

УСРР АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
USRR AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УСРР СУРГУТ
USRR SURGUT

УСРР АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
USRR AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	612038с 0732408в 612038N 0732408E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	10 км С г. Сургут 10 KM N of Surgut
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	61 м/ 18.7°C 61 M/ 18.7°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения Mag var/Annual change	17°В(2020)/ 1.1'В 17°E(2020)/ 1.1'E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Аэропорт Сургут», Россия, 628422, Тюменская обл., ХМАО-ЮГРА, г. Сургут, ул. Аэрофлотская, д. 49/1 JSC "Surgut Airport", 49/1, Aeroflotskaya ulitsa, Surgut, Khanty-Mansiyskiy AO-Yugra, Tyumenskaya Oblast, 628422, Russia Тел./Tel.: (3462) 28-00-74, 77-02-76 Факс/Fax: (3462) 28-00-79 E-mail: office@airsurgut.ru AFTN: УСРРАПДУ / USRRAPDU
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

УСРР АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
USRR 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

УСРР АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
USRR AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/ МС-8П TS-1, RT/ MS-8P
3.	Средства заправки топливом/ пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСРР АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
USRR AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Кафе в аэровокзале Cafe in the Airport Terminal
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxis
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, поликлиники, больницы в г. Сургут Aidpost at Airport Terminal, ambulance service, polyclinics, hospitals in Surgut
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСРР АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
USRR AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 7 CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	На аэродроме отсутствуют средства для эвакуации ВС А-319, А-320, В737, В757 и их модификаций за исключением буксировочных водил. В случае потери этими ВС способности самостоятельно двигаться указанные средства предоставляются авиакомпанией. The facilities for removal of A-319, A-320, B737, B757 ACFT and their modifications are not AVBL at the aerodrome, except for tow bars. The mentioned facilities for removal of disabled ACFT shall be provided by the airline, if the mentioned ACFT are disabled.

УСРР АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
USRR AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	<p>МС / Stands:</p> <p>1А – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 47/F/B/W/T</p> <p>1-8 – железобетон (ПАГ-14) / Reinforced Concrete (PAG-14), PCN 19/R/A/X/T</p> <p>9-19, 22-24 – железобетон (ПАГ-14), усиленное асфальтобетоном / Reinforced Concrete (PAG-14) strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 46/R/B/X/T (смешанное / mixed)</p> <p>20, 21 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 44/F/B/W/T</p> <p>25-31 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 74/F/B/W/T</p>
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	<p>РД / TWY:</p> <p>В – 22 М, укрепленные обочины с двух сторон по 8.5 м / strengthened shoulders 8.5 m wide on both sides, железобетон (ПАГ-14), усиленное асфальтобетоном / Reinforced Concrete (PAG-14) strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 48/R/B/X/T (смешанное / mixed)</p> <p>С – 22 М, укрепленные обочины с двух сторон по 8.5 м / strengthened shoulders 8.5 m wide on both sides, железобетон (ПАГ-14), усиленное асфальтобетоном / Reinforced Concrete (PAG-14) strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 63/R/B/X/T (смешанное / mixed)</p> <p>Д – 22 М, укрепленные обочины с двух сторон по 7 м и 8 м / strengthened shoulders 7 m and 8 m wide on both sides, железобетон (ПАГ-14), усиленное асфальтобетоном / Reinforced Concrete (PAG-14) strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 63/R/B/X/T (смешанное / mixed)</p> <p>Е – 22 М, укрепленные обочины с двух сторон по 7.5 м и 8.5 м / strengthened shoulders 7.5 m and 8.5 m wide on both sides, железобетон (ПАГ-14), усиленное асфальтобетоном / Reinforced Concrete (PAG-14) strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 63/R/B/X/T (смешанное / mixed)</p> <p>Ф – 22 М (от ВПП 07/25 до РД М / from RWY 07/25 to TWY М) укрепленные обочины с двух сторон по 8.5 м / strengthened shoulders 8.5 m wide on both sides, железобетон (ПАГ-14), усиленное асфальтобетоном / Reinforced Concrete (PAG-14) strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 72/R/B/X/T (смешанное / mixed)</p> <p>50 М (от РД М до перрона Ми-8 / from TWY М to Mi-8 apron) железобетон (ПАГ-14) / Reinforced Concrete (PAG-14), PCN 14/R/A/X/T</p> <p>Г – 22 М, укрепленные обочины с двух сторон по 9 м / strengthened shoulders 9 m wide on both sides, железобетон (ПАГ-14), усиленное асфальтобетоном / Reinforced Concrete (PAG-14) strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 48/R/B/X/T (смешанное / mixed)</p> <p>М – 22 М, укрепленные обочины с двух сторон по 8.5 м / strengthened shoulders 8.5 m wide on both sides, железобетон (ПАГ-14), усиленное асфальтобетоном / Reinforced Concrete (PAG-14) strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 51/R/B/X/T (смешанное / mixed)</p>
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

USCP AD 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

USRR AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП Визуальных средств управления рулением нет Guidance sign boards at entrances to RWY Taxi guidance visual aids – NIL
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПТУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, and taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

USCP AD 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

USRR 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

USCP AD 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

USRR AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-1 Сургут Surgut Aeronautical Meteorological Station (Civil) 1
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	АМСГ-1 Сургут к/с Surgut Aeronautical Meteorological Station (Civil) 1 H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ-1 Сургут 24 часа Surgut Aeronautical Meteorological Station (Civil) 1 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 2 часа TREND 2 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация Briefing, personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	P ₃ , P ₂₅ , P ₂ , P _{SW} рус, англ Charts, AD forecast texts RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S ₃ , U ₈₅ , U ₇ , U ₅ , U ₄ , U ₃ , U ₂ , P _{SW}
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Информация для АТИС Information for ATIS
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, Вышка APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничение обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УСРР АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
USRR AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE BRG MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способ- ность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (PCN), and surface of RWY and SWY	Координаты поро- га ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordi- nates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
07	089°35'58" 073°	2790x45	PCN 54/R/B/X/T Mixed	612037.62N 0732233.87E - -22.4 M	THR 54.9 M TDZ 56.9 M
25	269°38'42" 253°	2790x45	PCN 54/R/B/X/T Mixed	612038.21N 0732541.57E - -22.4 M	THR 59.1 M TDZ 60.7 M
Уклон ВПП и КПП Slope of RWY and SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimen- sions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimen- sions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x160	3090x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x160	3090x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСРР АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
USRR AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная ди- станция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
07	2790	2940	2790	2790	нет/NIL
From TWY B	2590	2740	2590		нет/NIL
From TWY C	2109	2259	2109		нет/NIL
From TWY D	1415	1565	1415		нет/NIL
25	2790	2940	2790	2790	нет/NIL
From TWY F	2194	2344	2194		нет/NIL
From TWY E	1797	1947	1797		нет/NIL
From TWY D	1397	1547	1397		нет/NIL

УСРР АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
USRR AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления TDZ LGT LEN	Протяжен- ность, ин- тервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяжен- ность, ин- тервалы установки, цвет и сила света поса- дочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет огра- нчитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Приме- чания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
07	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2785 M, 54-60 M 2185 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

25	CAT I 900 M LH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2785 M, 54-60 M 2210 M white last 575 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
----	----------------------	------------------	--------------------	------------	------------	--	----------------	------------	------------

УСРР АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.

USRR 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	Анемометр расположен возле зданий вспомогательного диспетчерского пункта ВСДП-253° и трансформаторной подстанции ТП-15. Освещение имеется. Anemometer is located near the buildings of subsidiary control unit 253° and electrical substation TP-15. LGT is AVBL.
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на РД - В, С, D, E, F, G. Осевые: нет. Edge: on TWY - В, С, D, E, F, G. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УСРР АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.

USRR AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	H1 - 612034.16N 0732500.74E H2 - 612030.58N 0732500.80E H3 - 612031.10N 0732527.58E H4 - 612030.52N 0732320.54E H8 - 612028.58N 0732515.28E H16 - 612026.25N 0732515.36E H17 - 612029.07N 0732526.98E
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	H1 - 59.7 М H2 - 59.0 М H3 - 56.9 М H4 - 53.2 М H8 - 57.1 М H16 - 57.1 М H17 - 56.0 М
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	H1 – TLOF R=10.5 М, FATO R=13 М, железобетон (ПАГ-14), усиленное асфальтобетоном / Reinforced Concrete (PAG-14) strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 72/R/B/X/T (смешанное / mixed) H2, H3 – TLOF R=10.5 М, FATO R=13 М, железобетон (ПАГ-14), усиленное асфальтобетоном / Reinforced Concrete (PAG-14) strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 51/R/B/X/T (смешанное / mixed) H4 – TLOF R=17 М, FATO R=21 М, железобетон (ПАГ-14), усиленное асфальтобетоном / Reinforced Concrete (PAG-14) strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 51/R/B/X/T (смешанное / mixed) H8, H16 – TLOF R=10.5 М, FATO R=13 М, железобетон (ПАГ-14) / Reinforced Concrete (PAG-14), PCN 14/R/A/X/T H17 – TLOF R=10.5 М, FATO R=13 М, железобетон (ПАГ-14) / Reinforced Concrete (PAG-14) Все зоны TLOF - дневная маркировка / all TLOF areas - 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	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСРР АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
USRR AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Сургут диспетчерская зона / Surgut CTR: окружность радиусом 40 км с центром (612038с 0732408в) / a circle radius of 40 KM centred at 612038N 0732408E Узловой диспетчерский район Сургут / Surgut TMA: См. / See ENR 2.1	
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Сургут диспетчерская зона: от земли до FL060 Surgut CTR: GND - FL060 Узловой диспетчерский район Сургут/Surgut TMA: См. / See ENR 2.1	
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C	
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Сургут-Подход, Сургут-Круг, Сургут-Вышка Surgut-Approach, Surgut-Krug, Surgut-Tower	рус, англ RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	-- / (700) м -- / (700) M	
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system	

УСРР АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
USRR AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks	
1	2	3	4	5	
Для всех служб For all ATS units		129.000	к/с	Reserve FREQ	
		121.500	H24	Emergency FREQ	
ДПП APP	Сургут-Подход Surgut-Approach	129.300	к/с H24	нет NIL	
Вышка TWR	Сургут-Вышка Surgut-Tower	120.800	к/с H24	Выполняет функции Руления и Старта Serves as Taxiing and Start	
ДПК TWR	Сургут-Круг Surgut-Krug	120.300	к/с H24	нет NIL	
	Сургут-Транзит Surgut-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel	Рус, англ RUS, ENG
АТИС ATIS	Сургут-АТИС Surgut-ATIS	124.800	к/с H24	Рус, англ RUS, ENG	
	Сургут-Перрон Surgut-Apron	118.800	к/с H24	Связь с наземным техническим персоналом при буксировке и запуске. Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up.	

УСРР АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
USRR AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечива- емых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозна- чения ID	Частота Frequen- cy	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°B/-) (17°E/-)	ГЖ GV	109.2	к/с H24	612046.9N 0732459.2E	60 M 200 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 07 ILS кат. I (17°B/-) LOC 07 ILS CAT I (17°E/-)	ИГК IGK	110.5	к/с H24	612038.3N 0732611.8E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 07 GP 07		329.6	к/с H24	612043.5N 0732254.4E			3°00', RDH 15.9 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 07 DME 07	ИГК IGK	CH 42X	к/с H24	612043.5N 0732254.4E	60 M 200 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 07 LOM 07	ГК GK	325	к/с H24	612038.2N 0731755.7E			253°MAG/4.1 KM RWY 07 Левее оси ВПП на 52 м At 52 M left of RCL Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 07 LMM 07	Г G	668	к/с H24	612037.4N 0732124.6E			253°MAG/1.0 KM RWY 07 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 25 ILS кат. I (17°B/-) LOC 25 ILS CAT I (17°E/-)	ИАМ IAM	109.1	к/с H24	612037.5N 0732156.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 25 GP 25		331.4	к/с H24	612043.8N 0732522.5E			3°00', RDH 15.8 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 25 DME 25	ИАМ IAM	CH 28X	к/с H24	612043.8N 0732522.4E	60 M 200 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 25 LOM 25	АМ AM	325	к/с H24	612039.0N 0733017.6E			073°MAG/4.1 KM RWY 25 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 25 LMM 25	А A	668	к/с H24	612038.2N 0732649.4E			073°MAG/1.0 KM RWY 25 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УСРР USRR	114.350 CH 22309	к/с H24				Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 07 GLS кат. I GBAS (H) 07 GLS CAT I	G07A	CH 20665	к/с H24	612025.0N 0732441.8E			3°00', TCH 16.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 25 GLS кат. I GBAS (H) 25 GLS CAT I	G25A	CH 21076	к/с H24				3°00', TCH 16.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением или буксировкой специальными автомашинами. Руление и буксировка производятся по осевым линиям ВПП, маршрутам руления перрона, РД и МС.

Машина «Сопровождение», оборудованная светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяется по требованию экипажа воздушного судна. Выруливание (заруливание) ВС с (на) МС 1А, МС 22-31 при обязательном лидировании машиной «Сопровождение».

Разрешается заруливание на МС 20, 21, оборудованные телескопическими трапами, по установленным осевым линиям маршрутов руления на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа ВС с обеспечением, в случае необходимости, безопасной остановки воздушного судна.

Предангарная площадь МС 1А, а также МС с 22 по 31 исключены из зоны ответственности диспетчера «Вышки» из-за непросматриваемости с его рабочего места. Ответственность при выруливании и заруливании на указанные МС несет командир ВС (КВС).

Маркировка осевых линий руления, маркировочных знаков может быть невидима из-за снега, льда, слякоти. Экипажам ВС в этих условиях следует соблюдать особую осторожность при рулении. Помощь со стороны машины «Сопровождение» может быть запрошена через диспетчера «Вышки». Решение о возможности самостоятельного руления принимает КВС.

Руление вертолетов по воздуху разрешается выполнять по маршрутам руления на перронах, над РД, ВПП с соблюдением правил полетов, мер безопасности и допустимых ограничений согласно РЛЭ. Запуск, прогрев и опробование двигателей производятся на стоянке с учетом направления и скорости ветра.

Вертолеты с колесным шасси при перемещении по аэродрому выполняют руление по поверхности.

Ответственность за безопасную буксировку несёт лицо, руководящее буксировкой. Буксировка ВС осуществляется по маршрутам руления, рулежным дорожкам (в том числе и их пересечение), ВПП только после получения от диспетчера «Вышки» разрешения и информации о маршруте руления. Бортовая радиостанция для связи с диспетчером «Вышки» остается включенной на весь период буксировки. Буксировка и запуск двигателей ВС при отсутствии связи с диспетчером «Вышки» – ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

При необходимости запуска двигателей ВС во время технического обслуживания, инженерно-технический персонал (ИТП) согласовывает запуск с координационно-диспетчерским центром аэропорта и производит запуск после разрешения диспетчера «Вышки».

Во время технического обслуживания ВС, запуск и работа двигателей самолета на режиме не выше земного малого газа разрешаются на всех МС, поочередное опробование двигателей до режима полетного малого газа разрешается только на МС с 22 по 28, при этом средства контроля должны быть включены.

Разрешается поочередное опробование двигателей на всех режимах на РД М между РД В и РД С курсом на восток.

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

ACFT movement about the aerodrome shall be carried out by taxiing or by towing using special vehicles. ACFT taxiing and towing shall be carried out along RWY centre lines, taxi guide lines on apron, TWY and stands.

ACFT shall be escorted by "Follow-me" vehicle equipped with lighting and radio facilities on request of the flight crew. Taxiing into/out of stands 1A, 22-31 shall be carried out only after "Follow-me" vehicle.

Taxiing into stands 20, 21 equipped with aerobridges, shall be carried out along taxi guide lines at reduced speed with increased caution of the flight crew, providing if necessary the safe stop of the ACFT.

Hangar apron of stand 1A and stands 22-31 are excluded from the area of responsibility of TWR controller due to lack of visibility from his workplace. The responsibility for taxiing into/out of the above-mentioned stands is placed on the pilot-in-command.

Marking of taxi guide lines and marking signs may be invisible due to snow, ice and slush. During taxiing in these conditions the flight crews must observe increased caution. Assistance of "Follow-me" vehicle may be requested via TWR controller. Pilot-in-command shall take the decision on taxiing under own engines power.

Air taxiing of HEL shall be executed along taxi routes on aprons, over TWY and RWY taking into account flight rules, safety measures and restrictions in accordance with Aeroplane Flight Manual. Engines start-up, warm-up and run-up shall be carried out on stands taking into account wind speed and direction.

While moving about the aerodrome, helicopters with wheel landing gear shall taxi on the surface.

Responsibility for the safety of towing rests with the specialist in charge of towing. Towing shall be carried out along the established taxi routes and taxiways (including crossing of them), runway only after obtaining clearance and information on taxi route from TWR controller. The onboard radio station for communication with the TWR controller shall be switched on for the entire period of towing. In the case of lack of communication with TWR controller, towing and engines start-up are PROHIBITED.

If it is necessary to execute engines start-up during technical maintenance, engineering and technical staff shall coordinate the start-up with the operational control centre of the airport and execute start-up after clearance of TWR controller.

During the technical maintenance of the aircraft, the start-up and operation of the ACFT engines up to the ground idle power are permitted on all stands, sequential engines run-up up to flight idle power is permitted only on stands 22-28 with the control equipment turned on.

Sequential engines run-up operation at all operational modes is permitted on TWY M between TWY B and TWY C, ACFT shall be parked facing east.

2. Руление на места стоянки и с них

2.1 Прибытие

После посадки экипаж ВС планирует освобождение ВПП по ближайшей (или рекомендованной диспетчером ОВД) РД, если гарантируется безопасное руление ВС.

Подготовленное место стоянки ВС согласовывается координационно-диспетчерским центром аэропорта с организацией, осуществляющей обслуживание ВС не менее чем за 15 минут до посадки ВС и передается диспетчеру «Вышки».

Скорость руления выбирается командиром ВС, в зависимости от состояния аэродромных покрытий, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несёт КВС, при заруливании на место стоянки КВС обязан руководствоваться сигналами встречающего. Встречающий ВС отвечает за своевременность и безопасность подаваемых им команд при заруливании ВС на место стоянки. Он лично руководит заруливанием, находясь на месте, хорошо видном командиру ВС, подавая установленные команды и сигналы.

На МС 20 и МС 21 нанесена маркировка знаков остановки носовой опоры шасси для каждого типа ВС, эксплуатируемого на данной стоянке, что обеспечивает его точную установку у телескопического трапа.

Носовая опора шасси воздушного судна должна устанавливаться в границах нанесенного знака остановки носовой опоры, что гарантирует точную установку телескопического трапа к дверному проему ВС.

В случае остановки носовой опоры шасси воздушного судна вне границ нанесенного знака остановки носовой опоры, производится корректировка положения воздушного судна путем буксировки ВС.

Установка ВС на МС 20 и МС 21 осуществляется под контролем и по командам встречающего персонала из состава службы перронного обеспечения воздушных судов, специально подготовленного для работы на перроне в районе телескопических трапов. В состав встречающего персонала входят: встречающий и сигнальщик. Встречающий при помощи установленных сигналов подает команду командиру ВС, сигнальщик контролирует положение воздушного судна относительно маркировки знака остановки носовой опоры шасси для конкретного типа ВС.

После остановки ВС на МС 20 и МС 21, экипажу ВС не рекомендуется выключать информационное табло в салоне ВС «ПРИСТЕГНИТЕ РЕМНИ» до получения сигнала от встречающего «КОЛОДКИ УСТАНОВЛЕНЫ».

2.2 Отправление

При подготовке к вылету экипаж ВС прослушивает информацию АТИС, докладывает диспетчеру «Вышки» (позывной «Сургут-Вышка», частота 120.800 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;
- высоту первоначального набора (может выдаваться в процессе руления);
- позывной диспетчерского пункта, с которым необходимо установить радиосвязь после взлета, и частоту, на которой он работает.

2. Taxiing to and from stands

2.1 Arrival

After landing flight crew shall vacate RWY via the nearest TWY (or assigned by the TWR controller) if the safety of taxiing is provided.

Information on assigned stand shall be coordinated by the operational control centre of the airport with the organization in charge of ACFT maintenance not later than 15 minutes before ACFT landing and transmitted to TWR controller.

Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command depending on the condition of aerodrome surfaces, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions. In all cases taxiing speed shall not exceed speed, established by the Aeroplane Flight Manual.

Responsibility for observance of taxiing rules rests with the pilot-in-command. During taxiing into the stand pilot-in-command shall take into account instructions of the specialist in charge of taxiing. Specialist in charge of taxiing is responsible for the accuracy and safety of instructions related to taxiing into stands. The specialist coordinates taxiing into stands from the position, clearly visible to the pilot-in-command, giving appropriate instructions and signals.

Stands 20 and 21 are marked with T-shaped stop signs for each ACFT type providing precise parking at the aerobridge.

ACFT nose landing gear must be located within the boundaries of the marked stop sign, which guarantees the exact position of the aerobridge to the doorway of the ACFT.

If the nose landing gear is placed out of boundaries of the marked stop sign, ACFT shall be towed to the correct position.

ACFT parking onto stands 20, 21 shall be executed under control and by instructions of the specialists coordinating ACFT ground movement. Specialists coordinating ACFT ground movement are marshaller and signalman. Marshaller gives instructions to the pilot-in-commands using established signals, signalman controls the position of ACFT relating to the T-shaped stop sign.

When ACFT stops on stands 20, 21, the flight crew should not turn off "Fasten Seat Belt" sign until obtaining signal "Chocks are placed" from the marshaller.

2.2 Departure

During preparing for departure flight crew shall monitor ATIS information, report code letter of the acknowledged ATIS information (call sign "Surgut-Tower", frequency 120.800 MHz) and inform about readiness to obtain the controller's clearance for flight operation execution.

The flight crew shall obtain the clearance for flight operation, departure instructions, SSR transponder code (if necessary) from TWR controller. Departure instructions must contain the following:

- SID name or manoeuvring procedure after take-off;
- altitude of initial climb (can be issued in the process of taxiing);
- call sign of the control unit with which it is necessary to establish radio communication after take-off and its operating frequency.

После получения диспетчерского разрешения на выполнение полета, экипаж ВС запрашивает разрешение на запуск двигателей. Запуск двигателей (включая опробование, прокрутку) осуществляется по разрешению диспетчера «Вышки».

При невозможности самостоятельно вырulerить с МС – запуск авиадвигателей производить на путях руления (т. 1), на РД F (т. 2) для вертолетов.

Выруливание ВС со стоянки производится по сигналам лица, ответственного за обеспечение выруливания ВС.

Скорость руления выбирается командиром ВС, в зависимости от состояния аэродромных покрытий, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несёт КВС, при выруливании с места стоянки КВС обязан руководствоваться сигналами ответственного за обеспечение выруливания ВС. Ответственный за обеспечение выруливания ВС отвечает за своевременность и безопасность подаваемых им команд при выруливании ВС с места стоянки. Он лично руководит выруливанием, находясь на месте, хорошо видимом командиру ВС, подавая установленные команды и сигналы.

3. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

Легкие и сверхлегкие воздушные суда устанавливаются на любые места стоянок, соответствующие геометрическим размерам этих ВС. При длительной стоянке легких и сверхлегких воздушных судов используются МС 7, 11, оборудованные якорными креплениями.

4. Зона стоянки вертолетов

Перрон Ми-8 на 16 МС, расположен в 30 м южнее РД М, примыкает к восточной части самолетного перрона и соединен с ВПП РД F через РД М.

МС 1 перрона Ми-8 предназначена для вертолетов R-44, AS-355N, Bell-430, BO-105 и других однопалубных ВС. Установка вертолетов Ми-8 на МС 1 ЗАПРЕЩЕНА.

5. Перрон

Перрон самолетный на 31 МС (МС 1-31), вытнутый с востока на запад, расположен параллельно ВПП, с южной стороны. В районе МС 1-8 на удалении 122 м.

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

Предангарная площадь на 1 МС (МС 1А), расположена южнее самолетного перрона и примыкает к нему.

6. Ограничения при рулении

См. AD 2.1 USRR-39.2

7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Имеющиеся на аэродроме средства для эвакуации ВС:

- буксировочные водила по типу ВС (за исключением RRJ-95);
- троса буксировочные с распорной балкой ЭКО БР (предохранительный срезной болт, проушина на основную стойку шасси для типа ВС предоставляются авиакомпанией);
- приспособление для подъема ВС за крыло ЭКО ППСК;
- приспособление для подъема ВС за носовую часть фюзеляжа ЭКО ППСН.

After obtaining the controller's clearance for execution of flight operation, the flight crew shall request clearance for engines start-up. Engines start-up (including run-up and idling of engine) shall be executed by clearance of TWR controller ("Surgut-Tower").

If unable to taxi out of stand under own engines power, engines start-up shall be carried out on taxi route (start-up position 1) and on TWY F (start-up position 2) for HEL.

Taxiing out of stand shall be carried out by instruction of the specialist in charge of taxiing.

Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command depending on the condition of aerodrome surfaces, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions. In all cases taxiing speed must not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual.

The pilot-in-command is responsible for observing taxiing rules. During taxiing out of stands pilot-in-command shall follow the signals of the specialist in charge of taxiing. Specialist in charge of taxiing is responsible for accuracy and safety of instructions related to taxiing out of stands. He personally controls taxiing out of stands, staying in a place clearly visible to the pilot-in-command and giving appropriate instructions and signals.

3. Parking area for light and ultralight ACFT

Light and ultralight ACFT shall be parked onto any stands corresponding to their geometrical dimensions. Stands 7 and 11, equipped with anchor mooring, are AVBL for long-term parking of light and ultralight ACFT.

4. Parking area for helicopters

Mi-8 apron including 16 stands is located 30 m south of TWY M, adjoins the east part of the apron for aeroplanes and is connected with RWY via TWY F across TWY M.

Stand 1 of Mi-8 apron is designated for R-44, AS-355N, Bell-430, BO-105 HEL types. Parking of Mi-8 HEL on stand 1 is PROHIBITED.

5. Apron

The east-west oriented apron for aeroplanes including 31 stands (stands 1-31), is located in a parallel with RWY on the south side at a distance of 122 m in the vicinity of stands 1-8.

Instructions of the airport operator have a priority in case of necessity of deviation from ACFT parking and ACFT movement patterns.

Hangar apron including 1 stand (stand 1A) is located to the south of apron for aeroplanes and adjoins it.

6. Taxiing - limitations

See AD 2.1 USRR-39.2.

7. Removal of disabled ACFT

The following equipment for removal of disabled ACFT is AVBL at the aerodrome:

- tow bar for specified ACFT types (except for RRJ-95 ACFT);
- tow ropes with spacer beam EKO BR (shear bolt and main landing gear eye lug for specified ACFT types are provided by the airline);
- device for lifting an ACFT by wing EKO PPSK;
- device for lifting an ACFT by nose section EKO PPSN.

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

Тренировочные полеты по ППП, в т. ч. и с уходом на второй круг, выполняются по установленным схемам захода на посадку.

УСРР АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

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

При этом является обязательным выполнение следующих мероприятий:

- строгое выдерживание схем полетов.

УСРР АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

1.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры выполнения вылетов в условиях ограниченной видимости вводятся в действие органом ОВД фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости*», передаваемой по каналам связи органом ОВД аэродрома. Если значение дальности видимости на ВПП (RVR) менее 800 м и согласно прогнозу погоды ожидается дальнейшее ухудшение видимости до величины менее 550 м, руководитель полетов передает сообщение диспетчеру координационно-диспетчерского центра аэропорта: «*Объявляется готовность служб аэропорта к работе в условиях ограниченной видимости*».

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости на аэродроме вводятся следующие ограничения:

- взлет ВС производится только от начала ВПП;
- ЗАПРЕЩАЕТСЯ взлет ВС без остановки на исполнительном старте;
- экипажи прибывающих ВС должны докладывать о производстве посадки и освобождении ВПП;
- после посадки орган ОВД назначает экипажу ВС РД для освобождения ВПП;
- прибывающее ВС после посадки встречается машиной «Сопровождение» на линии предварительного старта;
- в условиях ограниченной видимости ВС при рулении лидируются машиной «Сопровождение»;
- критические зоны ILS должны быть свободны от других ВС и транспортных средств с момента выхода прибывающего ВС на конечный участок захода на посадку по приборам и до полного окончания пробега при посадке;
- скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий и условий видимости;
- на площади маневрирования (ВПП, РД, маршрутам руления) одновременно может находиться не более одного рулящего воздушного судна;
- выезд на ВПП, РД и в критические зоны ILS транспортных средств, не участвующих в обслуживании ВС или поддержании искусственных покрытий аэродрома в эксплуатационном состоянии, ЗАПРЕЩЕН.

8. Training flights, technical test flights, use of the runway

Training flights under IFR including missed approach procedure shall be executed in accordance with the established approach procedures.

USRR AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

For the purposes of noise abatement at Surgut aerodrome flight procedures shall be carried out in accordance with the Aeroplane Flight Manual requirements.

Therewith carrying out of the following measures is obligatory:

- strict adherence to the flight procedures.

USRR AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

1.1 Application of low visibility procedures

LVP procedures are implemented by the ATS unit by phrase: «*LVP procedures in progress*», transmitted via communication channel of the aerodrome ATS unit. If the visibility range on the RWY (RVR) is less than 800 m and, according to the weather forecast, a further deterioration in visibility is expected to be less than 550 m, the Flight Control Officer transmits a message to the controller of the aerodrome control centre: "*The readiness of airport services to work in conditions of low visibility is announced*".

During low visibility conditions the following restrictions are implemented at the aerodrome:

- ACFT take-off shall be carried out only from the RWY beginning;
- ACFT take-off without stop at the line-up position is PROHIBITED;
- after landing the flight crew must report execution of landing and vacation of RWY;
- after landing the ATS unit assigns TWY for RWY vacation to the flight crew;
- the arriving ACFT after landing is met by the "Follow-me" vehicle at the runway-holding position;
- during low visibility conditions ACFT is escorted by the «Follow-me» vehicle while taxiing;
- ILS critical areas must be clear of other aircraft and vehicles from the moment when arriving ACFT is established on final approach segment till the moment of complete termination of the landing run;
- taxiing speed is determined by the pilot-in-command depending on the condition of the surface along which taxiing is carried out, presence of obstacles and visibility conditions;
- there must not be more than one taxiing aircraft at a time on the manoeuvring area (RWY, TWY, taxi routes);
- entry of vehicles onto RWY, TWY or ILS critical areas, not involved in aircraft service or maintenance of artificial airfield surfaces in operational condition, is PROHIBITED.

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

Для выполнения вылетов в условиях ограниченной видимости разрешается использовать ВПП 07/25.

Светосигнальное оборудование: ВПП 07/25 ОВИ-1, РД В, РД С, РД D, РД Е, РД F, РД G, РД М.

Автомобиль «Сопровождение», предоставляемый для лидирования ВС по запросу экипажа.

Технические средства контроля за обзором на площади маневрирования для использования в условиях ограниченной видимости (LVP) отсутствуют.

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

Процедуры выполнения вылетов в условиях ограниченной видимости применяются при видимости на ВПП (RVR) менее 550 м, а также по указанию руководителя полетов ОВД.

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости отменяются органом ОВД аэродрома при значениях дальности видимости на ВПП (RVR) 550 м и более, при наличии тенденции к улучшению видимости на ВПП.

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

При действии процедур в условиях ограниченной видимости (LVP) экипажи ВС используют наземные маркировочные знаки и светотехнические средства, указанные в AD 2.1 USRR-31 и в таблице AD 2.9 USRR.

2. Процедуры полётов по ППП

Общие положения

Полеты в пределах диспетчерской зоны (CTR) и узлового диспетчерского района аэродрома Сургут (ТМА) выполняются по ППП/ПВП на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, горизонтального эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

При полетах в районе аэродрома Сургут необходимо:

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

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.

Воздушные суда, выполняющие полет транзитом через узловой диспетчерский район, осуществляют полет по воздушным трассам, установленным маршрутам полета, а также по траекториям, задаваемым органом ОВД методом «радиолокационного векторения».

1.2 RWY and equipment, approved to support low visibility procedures

RWY 07/25 is permitted for use for departures in low visibility conditions.

Lighting system: RWY 07/25 LIH-1, TWY B, TWY C, TWY D, TWY E, TWY F, TWY G, TWY M.

«Follow-me» vehicle provided for ACFT escorting on flight crew's request.

There are no technical means of monitoring the manoeuvring area for use in low visibility conditions (LVP).

1.3 Weather conditions for LVP application

LVP are implemented when RVR is less than 550 m or by ATS unit instruction.

LVP are cancelled by the aerodrome ATS unit when RVR is 550 m or more, if there is a tendency for improvement of visibility on the runway.

1.4 Description of ground marking signs/lighting for use in accordance with LVP

When LVP are in progress, flight crews use ground markings and lighting equipment described in AD 2.1 USRR-31 and AD 2.9 USRR table.

2. Procedures for IFR flights

General provisions

Flights within Surgut CTR and terminal control area (TMA) shall be carried out under IFR/VFR at assigned flight levels (altitudes) in accordance with rules of vertical, horizontal separation maintaining the established intervals.

While flying within Surgut terminal area it is necessary:

- to obtain ATS unit clearance before entering the aerodrome area;
- to report position on request from ATS unit;
- to follow instructions of the respective ATS units;
- to maintain constant two-way radio communication.

Assignment of the runway for take-off or landing is conducted by the ATS unit and is included in the ATIS broadcast. Pilot-in-command must request another direction for take-off or landing if taking off or landing with the current wind does not ensure flight safety.

Aircraft performing transit flights through TMA conduct flights along the airways, established flight routes, as well as along the tracks assigned by the ATS unit using the "radar vectoring" method.

Выработка топлива осуществляется при полетах на эшелоне по схеме зоны ожидания. При полете на высоте круга, при необходимости экстренной посадки, допускается аварийный слив топлива на участке после пролета траверза ДПРМ до конечного этапа захода на посадку, а при использовании зоны ожидания – на линии пути удаления.

Специальные площадки для производства вынужденной посадки вне аэродрома отсутствуют. В экстренных случаях после взлета разрешается производить посадку на ВПП или спланированную часть лётной полосы, расположенную севернее ВПП стандартным разворотом с курсом обратным посадочному. Вертолетам разрешается производить вынужденную посадку на площадку, подобранную с воздуха.

Полетно-информационное обслуживание

Прилетающие и вылетающие воздушные суда обеспечиваются метеорологической и полетной информацией в районе аэродрома по каналам автоматической передачи погоды АТИС и по каналам радиосвязи органами ОВД по запросу пилота.

Орган ОВД передает экипажу информацию, отличающуюся от передаваемой АТИС.

Орган ОВД оперативно информирует экипаж ВС о:

а) изменении состояния поверхности ВПП;
б) изменениях дальности видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости) до включения этой информации в АТИС в случаях, если:

- метеорологическая видимость достигает и становится меньше одного или нескольких из следующих значений: 800 м, 1500 м;

- дальность видимости на ВПП достигает и становится меньше одного или нескольких значений: 200 м, 350 м, 600 м, 800 м;

- высота нижней границы облаков (вертикальной видимости) достигает одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м;

с) возникновении неблагоприятных атмосферных условий;

д) изменении направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов;

е) оперативной информации об ограничениях, запретах по маршрутам ОВД, районам полетов, аэродромам назначения и запасным (при наличии сведений);

ф) информации об изменении на аэродроме вылета (назначения, запасное или по маршруту полета) метеоусловий, которые влияют на правила движения по маршруту (при наличии информации);

г) данных для установки высотомера.

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.

Взлет воздушных судов выполняется в соответствии с Руководством по лётной эксплуатации от начала ВПП.

Разрешается выполнять взлет не от начала ВПП после согласования экипажа ВС с диспетчером «Вышки», если располагаемые дистанции ВПП от места начала разбега соответствуют потребным характеристикам для фактической взлетной массы ВС и условиям взлета.

Fuel dumping is carried out during flights at the flight level in the holding area. When flying at the aerodrome traffic circuit height, if an emergency landing is necessary, an emergency fuel dumping is allowed on segment after passing LOM abeam to the final approach segment, and when using the holding area – on outbound leg.

There are no special areas for emergency landing outside the aerodrome. In emergency cases, after take-off, it is allowed to land on the runway or a graded portion of runway strip located north of the runway by making a procedure turn on back course. Helicopters are allowed to make an emergency landing on site selected from the air.

Flight information service

Arriving and departing aircraft are provided with meteorological and flight information in the terminal area via ATIS channels and via radio communication channels by ATS units upon request of the pilot.

ATS unit provides the flight crew with information, other than the information included in ATIS broadcast.

ATS unit timely informs the flight crew about the following:

a) change of the RWY surface condition;

b) changes of runway visual range (visibility) and height of cloud base (vertical visibility) prior to including this information in ATIS broadcast, when:

- meteorological visibility changes to or drops below one or more of the following values: 800 m, 1500 m;

- runway visual range changes to or drops below one or more of the following values: 200 m, 350 m, 600 m or 800 m;

- height of cloud base (vertical visibility) changes to one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m;

c) occurrence of adverse meteorological conditions;

d) change of surface wind direction and speed, taking into account wind gusts;

e) operational information about restrictions, prohibitions on ATS routes, flight areas, destination and alternate aerodromes (if available);

f) information about changes of meteorological conditions at the aerodrome of departure (destination, alternate and en-route aerodromes), which may affect the procedure on en-route flight (if available);

g) altimeter settings.

Take-off, climb

If unable to take off without stop at the line-up position, flight crew shall inform the TWR controller at the runway-holding position about the time required to perform the start. While performing take-off without stop at the line-up position it should be performed no later than 1 minute after clearance is obtained. In case clearance for take-off is obtained after 1 minute or more, flight crew shall request another take-off clearance.

ACFT take-off shall be performed from the beginning of the RWY according to the Flight Manual.

If declared distances of the RWY from the position of take-off run commencement conform to the ones required for actual ACFT take-off mass and take-off instructions, the pilot-in-command shall take the decision to take off not from RWY beginning after coordination with TWR controller.

Ответственность за принятое решение о производстве взлета не от начала ВПП возлагается на командира ВС.

Взлет и посадка с попутным ветром разрешаются, при этом попутная составляющая скорости ветра должна соответствовать нормам, установленным РЛЭ для каждого типа ВС.

Взлет и первоначальный набор высоты (эшелона) полета осуществляется:

- по SID, которые включают в себя схему набора высоты и перехода к маршрутной структуре ОВД до ПДЗ (ПОД) границ СТР;

- по траекториям, назначенным органом ОВД методом «радиолокационного векторения» (при наличии радиолокационного контроля).

Набор высоты выполняется до эшелона, указанного в разрешении органа ОВД. При полете по SID соблюдение высотного профиля в пределах разрешения на набор обязательно. При выходе на связь с органом ОВД после взлета экипаж обязан доложить о выполнении взлета, назначенном стандартном маршруте вылета (SID) или назначенном курсе полета, текущей и занимаемой высоте.

Прилетающие ВС

Подход к аэродрому и заход на посадку по ППП выполняются по стандартным маршрутам прибытия (STAR) или по траекториям, задаваемым диспетчером («радиолокационное векторение»). «Радиолокационное векторение» для захода на посадку по приборам выполняется до выведения ВС на конечный этап захода на посадку по приборам. Ответственность за выдерживание безопасной траектории полета и безопасного профиля снижения (за безопасный пролет препятствий) возлагается на экипаж ВС.



Заход на посадку после ухода на второй круг производится согласно схеме посадки или «радиолокационным векторением» до вывода ВС на конечный этап захода на посадку по приборам.

Заход на посадку вертолетов и самолетов 4-го класса по ППП осуществляется по установленным картам захода на посадку по приборам на ВПП.

Заход на посадку при потере радиосвязи после взлета производится по схеме ухода на второй круг.

Внеочередной выход из зоны ожидания осуществляется по указанию органа ОВД.

Заход на посадку по схемам зональной навигации (RNAV)

Подход и заход на посадку по схемам зональной навигации (RNAV), основанной на GNSS выполняется по запросу командира ВС и с разрешения диспетчера ОВД.

Экипаж ВС запрашивает разрешение на использование схем прибытия RNAV (GNSS) у диспетчера ОВД «Сургут-Подход» и докладывает резервную систему захода на посадку.

При входе в зону ответственности диспетчера ОВД «Сургут-Круг», экипаж ВС докладывает о выбранной схеме захода на посадку и продолжает полет по разрешенной схеме.

При отказе оборудования RNAV (GNSS) и невозможности выдерживания маршрута зональной навигации, экипаж докладывает об этом диспетчеру ОВД.

Дальнейший полет выполняется по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД, до выхода ВС в точку разворота на предпосадочную прямую.

The responsibility for taking the decision to execute take-off not from RWY beginning is rested on the pilot-in-command.

Downwind take-off and landing are allowed in case a tail-wind component should conform to the norms prescribed in the Aeroplane Flight Manual for each ACFT type.

Take-off and initial climb of the ACFT are carried out:

- along SID routes that include climb and transition to ATS route structure up to NCRP (CRP) on CTR boundary;

- along the tracks assigned by ATS unit by «radar vectoring» (if radar control is available)

Climbing is carried out up to flight level assigned in the ATS unit clearance. When flying along SID, compliance with the altitude profile within the climb clearance is obligatory. When contacting the ATS unit after take-off, the flight crew must report the completion of take-off, the assigned SID or the assigned flight course, present altitude and altitude to be reached.

Arriving ACFT

Arrival to AD and IFR approach shall be carried out via STAR or tracks assigned by controller (radar vectoring). Radar vectoring for instrument approach is carried out until the ACFT is established on the final approach segment. Responsibility for maintaining safe flight path and descent profile (safe overflying of obstacles) is placed on the flight crew.

Approach after missed approach shall be carried out according to the established landing procedures or by radar vectoring before ACFT is established on the final approach segment.

IFR approach of helicopters and class 4 ACFT is carried out according to the established approach procedures on the RWY.

Approach procedure in case of radio communication failure after take-off shall be carried out according to missed approach procedure.

Out-of-turn exit from the holding area shall be carried out by ATS unit instruction.

RNAV approach

RNAV arrival and approach based on GNSS is carried out on request of the pilot-in-command and ATS unit clearance.

Flight crew shall request clearance to use RNAV (GNSS) arrival procedures from «Surgut-Approach» controller and report about reserved approach procedure.

While entering the area of responsibility of «Surgut-Krug» controller, flight crew shall report about chosen approach procedure and continue the flight according to the chosen procedure.

In case of a failure of RNAV (GNSS) equipment and if unable to maintain RNAV route, the flight crew shall report it to the ATS unit controller.

Further arrival shall be carried out by tracks assigned by the ATS unit controller, until the aircraft reaches the final turn.

Визуальный заход на посадку

Воздушному судну, выполняющему полет по ППП, может выдаваться разрешение на выполнение визуального захода на посадку (ВЗП) при условии:

- экипаж имеет возможность поддерживать визуальный контакт с ВПП или её ориентирами;
- сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку воздушного судна, получившего такое разрешение, или
- экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку.

Предупреждение:

Органу ОВД запрещается принуждать экипаж ВС к выполнению визуального захода на посадку.

До начала выполнения визуального захода на посадку экипаж ВС обязан доложить об установлении визуального контакта с ВПП или ее ориентирами и получить разрешение органа ОВД на выполнение визуального захода на посадку.

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.

Предупреждение:

Визуальное маневрирование южнее аэродрома – ЗАПРЕЩЕНО.

3. Процедуры при сокращённых минимумах эшелонирования на ВПП

Не применяются.

4. Процедуры наблюдения ОВД

4.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль и ОВД осуществляется постоянно с использованием первичного канала ОРЛ-А (АОРЛ-1АС).

ОВД на основе первичного обзорного радиолокатора особенностей не имеет.

4.2 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора осуществляется по ОРЛ-А (АОРЛ-1АС).

Резервным средством вторичной радиолокации является МВРЛ «Аврора-2» и используется по запросу органа ОВД.

ОРЛ-А (АОРЛ-1АС) оснащен режимами работы и обеспечивает приём сигнала самолётного ответчика в режиме «УВД» и «RBS».

МВРЛ «Аврора-2» обеспечивают приём сигнала самолётного ответчика в режиме «RBS» и «S».

4.3 Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж ВС действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в разделе ENR 1.6 АИП России.

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

- включить сигнал бедствия;

Visual approach

Clearance to carry out visual approach for the ACFT performing IFR flight shall be issued in case:

- flight crew can maintain constant visual contact with RWY or its references;
- the reported ceiling equals or exceeds the altitude of the beginning of the initial approach segment for the ACFT that obtained such clearance, or;
- flight crew reports that meteorological conditions allow to perform visual approach and landing.

Warning:

ATS unit is prohibited to force flight crew to execute visual approach.

Before visual approach execution flight crew must report on the established visual contact with RWY or its references and obtain ATS unit clearance for visual approach execution.

After obtaining clearance from ATS unit for visual approach execution, flight crew maintains descent path and profile at its own discretion if limitations for visual approach execution were not assigned by ATS unit. In any case responsibility for maintaining of safe flight path and safe descent profile lies entirely with flight crew.

Warning:

Visual manoeuvring south of the aerodrome is PROHIBITED.

3. Procedures of reduced runway separation minima

Not applicable.

4. ATS surveillance procedures

4.1 Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar control and ATS using primary surveillance radar is executed permanently using TAR (AORL-1AS) primary channel.

ATS based on primary surveillance radar has no peculiarities.

4.2 Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Radar control and ATS using secondary surveillance radar is executed using TAR (AORL-1AS).

Secondary aid of secondary radiolocation is MSSR "Aurora-2" used by ATS unit request.

TAR (AORL-1AS) is equipped with operating modes and provides receiving the aircraft transponder signal in "ATC" and "RBS" modes.

MSSR "Aurora-2" provides receiving the aircraft transponder signal in "RBS" and "S" modes.

4.3 Communication failure

In case of radio communication failure, the flight crew shall follow radio communication failure procedures set forth in ENR 1.6 section of AIP of Russia.

In case if landing execution at Surgut AD was decided by the pilot-in-command, flight crew must:

- turn on the distress signal:

- при наличии ответчика вторичной радиолокации установить код 7600;
- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи непосредственно или через другие ВС и пункты ОВД (при необходимости может использоваться аварийная частота 121.500 МГц);
- прослушивать на частоте ДПРМ информацию и указания органа ОВД;
- войти в зону ожидания и выполнить полет в ней на нижнем безопасном эшелоне;
- снижение для захода на посадку начинать после пролета ДПРМ, в расчетное время прибытия;
- при нахождении на предпосадочной прямой обозначить себя (по возможности) периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней;
- произвести посадку на аэродроме.

5. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП в диспетчерской зоне аэродрома (CTR) выполняются в визуальных метеоусловиях днем и ночью с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС, в соответствии с действующими правилами полетов в воздушном пространстве РФ, при наличии разрешения органа ОВД. Вход и выход ВС в/из CTR и в зоны ожидания осуществляется по маршрутам вылета и прибытия, если органом ОВД не было разрешено иного.

При входе в CTR производится перевод шкалы давления барометрического высотомера с QNH района на давление QFE или QNH аэродрома (перевод шкалы барометрического высотомера на давление QNH района производится при выходе за пределы CTR) по диспетчерскому указанию органа ОВД аэродрома. Правила установки барометрического высотомера и вертикальное эшелонирование в районе аэродрома изложены в разделе ENR 1.7 АИП России.

ВС, выполняющие полёты по ПВП транзитом, через диспетчерскую зону (CTR), обходят аэродром на удалении и по маршруту, согласованному с диспетчером ДПК.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полётами) о необходимости перехода к выполнению полёта по ППП. ←

Экипажи вылетающих ВС с посадочных площадок, расположенных в диспетчерской зоне аэродрома, за 5 минут до расчетного времени вылета должны установить связь с диспетчером ДПК (позывной «Сургут-Круг» на частоте 120.300 МГц) и запросить диспетчерское разрешение на выполнение полета. Запрос должен содержать позывной ВС, магнитный курс взлета и маршрут полета.

Диспетчерское разрешение для вылетающих ВС содержит следующие элементы:

- а) аэродром назначения (посадочная площадка), запланированный маршрут полета (в диспетчерской зоне аэродрома) или граница контролируемого воздушного пространства (ПОД);
- б) время вылета.

Время действия разрешения на вылет 1 минута от момента разрешенного диспетчером времени вылета. Если нет возможности приступить к процедуре взлёта в течение 1 минуты, после полученного разрешения экипаж ВС обязан проинформировать об этом диспетчера ДПК и получить дальнейшие указания.

При прилете на аэродром Сургут экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс сообщения при первой радиосвязи с диспетчером ДПК (позывной «Сургут-Круг»).

- if SSR transponder is AVBL, set transponder to code 7600;
- take measures to re-establish radio communication directly or via other ACFT or ATS units (if necessary emergency frequency 121.500 MHz may be used);
- listen to the information and ATS unit instructions on LOM frequency;
- enter holding area and hold at the lower safe flight level;
- commence descending for approach after passing LOM at ETA;
- when on final, identify itself (if possible) by repeated switching on and off of landing lights or flashing navigation lights;
- execute landing at the aerodrome.

5. Procedures for VFR flight

VFR flights within CTR are executed under visual meteorological conditions in the day-time and night-time with maximum caution of all flight crew in accordance with valid flight rules in the airspace of the Russian Federation when cleared by ATS unit. Entry and exit of ACFT to/from CTR and to holding areas is executed via departure and arrival routes, unless otherwise instructed by ATS unit.

When entering CTR, pressure scale of barometric altimeter shall be changed from area QNH to QFE or aerodrome QNH (pressure scale of barometric altimeter shall be changed to area QNH after leaving CTR) by controller's instruction of aerodrome ATS unit. The rules of barometric altimeter setting and vertical separation in the terminal area are set forth in ENR 1.7 section of AIP of Russia.

ACFT executing transit VFR flights via CTR shall pass aerodrome at a distance and along the route approved by TWR controller.

Pilot-in-command must follow VFR and timely report ATS unit of the necessity of changing to IFR flight.

Flight crews of ACFT departing from landing sites located in CTR must establish radio communication with TWR controller (call sign "Surgut-Krug" on frequency 120.300 MHz) 5 minutes prior to ETD and request controller's clearance for flight execution. The request must contain ACFT call sign, take-off magnetic bearing and flight route.

Controller's clearance for departing ACFT contains the following elements:

- a) aerodrome of destination (landing site), planned flight route (in CTR) or boundary of controlled airspace (CRP);
- b) time of departure.

Departure clearance is valid for 1 minute from the moment of departure time cleared by controller. If unable to take off within 1 minute after obtaining controller's clearance, flight crew must inform TWR controller ("Surgut-Krug") about that and receive further instructions.

Upon arrival to Surgut AD flight crew must listen to current ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with TWR controller (call sign "Surgut-Krug").

В случае невозможности входа в диспетчерскую зону аэродрома Сургут, ВС должно ожидать разрешение на вход в зоне ожидания для полетов ВС ниже нижнего эшелона. Зоны ожидания расположены в коридорах входа на установленном удалении (согласно карт захода на посадку). По указанию диспетчера ДПК возможно выполнение виража (разворота на 360°) для обеспечения безопасных интервалов.

В случае выполнения вертолетом посадки по-самолётному, экипаж ВС докладывает об этом при первой связи с диспетчером ДПК при входе в диспетчерскую зону аэродрома Сургут.

Заход на посадку самолётов 4-го класса по ПВП осуществляется на ВПП через БПРМ работающего курса посадки.

Разрешается производить взлёт и посадку вертолётов днём и ночью на ВПП 07/25 при соответствующих минимумах аэродрома:

- вертолётов Ми-26 только по-самолётному, контрольное висение выполняется на площадке, расположенной на сопряжении РД С и РД М (Н4);

- вертолётов Ка-32, Ми-8 (и его модификаций) и низших классов как по-самолётному, так и по-вертолётному без дополнительной маркировки места посадки (взлёта).

Разрешается производить взлёт и посадку вертолётов на участке ВПП между РД В и G, как по-самолётному, так и по-вертолётному без дополнительной маркировки места посадки (взлёта) при соответствующих минимумах аэродрома.

Контрольное висение и перемещение вертолётам с (на) вертолётного перрона Ми-8 на ВПП и площадки, расположенные на РД F (H1) и сопряжении РД F и РД М (H2), РД G и РД М (H3), РД С и РД М (H4) разрешено выполнять днём по ПВП, при видимости маркировочных знаков и при отсутствии вертолетов на рядом расположенных стоянках.

Взлет и посадка вертолётов с (на) вертолётных посадочных площадок (далее-ПП) на перроне Ми-8 и ПП, расположенных на РД F (H1) и сопряжении РД F и РД М (H2), РД G и РД М (H3), РД С и РД М (H4), ПП (H17) выполняется при видимости маркировочных знаков днём по ПВП. После выполнения взлёта ВС вписываются в карту выхода по ПВП.

Разрешается выполнять взлёт и посадку вертолётов Ми-26 с (на) вертолётную площадку, расположенную на сопряжении РД М и РД С (H4) при видимости маркировочных знаков днем по ПВП. После выполнения взлета ВС вписываются в карту выхода по ПВП. Взлёт и посадка с (на) посадочную площадку на сопряжении РД М и РД С (H4) выполняется по-вертолётному без использования влияния «воздушной подушки», кроме запрещенного сектора МК: 060°-140°, 240°-273°. Разрешается взлет и посадка вертолётов с (на) посадочную площадку на сопряжении РД М и РД С (H4) с выпущенными тросами внешней подвески и/или с водосливным устройством.

При заходе вертолетов на посадку согласно карте захода по ПВП по разрешению диспетчера ОВД, ВС из любой точки производят заход и посадку на перрон Ми-8, площадки, расположенные на РД F (H1) и сопряжении РД F и РД М (H2), РД G и РД М (H3), РД С и РД М (H4), ПП (H17) против ветра при видимости маркировочных знаков днём по ПВП.

При наличии на части ВПП метеорологических явлений или дыма, ухудшающих видимость до значений ниже минимума, командиру вертолёта по согласованию с диспетчером ОВД разрешается взлёт или посадка в той части ВПП, где видимость соответствует минимуму.

In unable to enter Surgut CTR, ACFT must standby for clearance to enter CTR in the holding area for ACFT flights below the lower flight level. Holding areas are located in entry corridors at established distance (according to approach chart). By instruction of TWR controller, execution of 360° turn for providing safe intervals is possible.

In case if helicopter executes running landing, flight crew reports about that on initial radio contact with TWR controller when entering Surgut CTR.

VFR approach of class 4 ACFT shall be executed to RWY via LMM of active landing heading.

Helicopter take-off and landing are allowed in the day-time and at night on RWY 07/25 under applicable AD minima:

- Mi-26 helicopters – only in running, test hovering shall be executed on site located at junction of TWY C and TWY M (H4);

- Ka-32, Mi-8 (and its modifications) and class below helicopters – both in running and no-run WO additional marking of landing (take-off) site.

Helicopter take-off and landing on RWY segment between TWY B and TWY G are allowed both in running and no-run WO additional marking of landing (take-off) site under applicable AD minima.

Test hovering and moving of helicopters from (to) Mi-8 HEL apron to RWY and Helipads located on TWY F (H1) and at junction of TWY F and TWY M (H2), TWY G and TWY M (H3), TWY C and TWY M (H4) is allowed in the day-time under VFR when marking signs are seen and when adjacent stands are not occupied by HEL.

Helicopter take-off and landing from (on) Helipads on Mi-8 HEL apron and Helipads located on TWY F (H1) and at junction of TWY F and TWY M (H2), TWY G and TWY M (H3), TWY C and TWY M (H4), Helipad (H17) are executed when marking signs are seen in the day-time under VFR. After executing take-off, ACFT joins VFR departure procedure.

Mi-26 helicopter take-off and landing from (on) Helipad located at junction of TWY M and TWY C (H4) is allowed in the day-time under VFR when marking signs are seen. After executing take-off, ACFT joins VFR departure procedure. Take-off and landing from (on) Helipad at junction of TWY M and TWY C (H4) is executed in no-run WO using of cushion creep take-off except prohibited MAG sector: 060°-140°, 240°-273°. Helicopter take-off and landing from (on) Helipad at junction of TWY M and TWY C (H4) is allowed with drawn off cable of external load and/or with helibucket.

When helicopter approaches according to VFR approach chart by ATS unit clearance, ACFT shall approach and land from any point to Mi-8 HEL apron, Helipads located on TWY F (H1) and at junction of TWY F and TWY M (H2), TWY G and TWY M (H3), TWY C and TWY M (H4), Helipad (H17) upwind when marking signs are seen in the day-time under VFR.

In case of presence of meteorological conditions or smoke on RWY segment which reduce visibility below minimum value, helicopter pilot-in-command is allowed to take off or land on that segment of RWY where visibility corresponds to the minimum value in coordination with ATS unit controller.

Полеты на вертолётах с подбором посадочных площадок с воздуха в районе аэродрома Сургут, в радиусе 10 км от КТА, ограничены. В исключительных случаях (при авариях на трубопроводах, линиях ЛЭП, АСР, оказанию помощи населению и др.) после согласования с органом ОВД разрешается выполнять полёты на неподготовленные заранее площадки.

С индивидуальной вертолётной площадки № 17 (H17) разрешается производить взлёт и посадку вертолётов всех типов с грузом на внешней подвеске, кроме запрещенного сектора: МК 310°-025°. Стоянка на ПП (H17) вертолётов всех типов ЗАПРЕЩЕНА.

УСРР АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Сезонная миграция птиц – весна, осень.

Суточная миграция птиц: 0500-0900 (летом), 0600-0900 (зимой), 1800-2200 (летом) 1500-1800 (зимой).

Информация об орнитологической обстановке передается по каналу АТИС и при необходимости через диспетчера ОВД.

Helicopter flights with landing sites air tailoring in Surgut terminal area within a radius of 10 KM from ARP are limited. In exceptional cases (due to pipelines accidents, power transmission line accidents, rescue works, assistance to population, etc.) flights to sites unprepared in advance, are allowed in coordination with ATS unit.

Take-off and landing from/on individual Helipad NR 17 (H17) is allowed for all types of helicopters with undersling load except prohibited sector: MAG 310°-025°. Parking on Helipad (H17) for helicopters of all types is PROHIBITED.

USRR AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Seasonal bird migration takes place in spring and autumn.

Daily bird migration: 0500-0900 (summer), 0600-0900 (winter), 1800-2200 (summer), 1500-1800 (winter).

Information on ornithological situation is broadcasted via ATIS channel and, if necessary, via ATS unit controller.

УСРР АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
USRR AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 USRR-31 AD 2.1 USRR-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 07/25	AD 2.1 USRR-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking / Docking Chart – ICAO	AD 2.1 USRR-39
Aerodrome Ground Movement and Helicopter Parking Chart	AD 2.1 USRR-41
Area Chart – ICAO	AD 2.1 USRR-55
ATC Surveillance Minimum Height Chart	AD 2.1 USRR-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 USRR-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 USRR-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 USRR-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 USRR-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 USRR-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 USRR-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I, LOC RWY 07	AD 2.1 USRR-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I, LOC RWY 25	AD 2.1 USRR-98
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB RWY 07	AD 2.1 USRR-99
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB RWY 25	AD 2.1 USRR-100
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 07/25	AD 2.1 USRR-113
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 07	AD 2.1 USRR-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 25	AD 2.1 USRR-148
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 07	AD 2.1 USRR-155
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 25	AD 2.1 USRR-156