

**УВГГ НИЖНИЙ НОВГОРОД/
Стригино
UWGG NIZHNY NOVGOROD/
Strigino**

УВГГ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UWGG AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УВГГ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UWGG AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	561348с 0434703в 561348N 0434703E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	15 км ЮЗ центра г. Н. Новгород 15 KM SW of Nizhny Novgorod centre
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	258 фт/ 79 м/ 22°С 258 FT/ 79 M/ 22°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	13°В (2017)/ 6.6'В 13°E (2017)/ 6.6'E
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	АО «Международный аэропорт Нижний Новгород» Россия, 603056, г.Нижний Новгород, Аэропорт Joint stock company "Nizhny Novgorod International Airport", Airport, Nizhny Novgorod, 603056, Russia Тел./Tel: (831) 261-80-08 Факс/Fax: (831) 294-39-81 E-mail: airport@airportnn.ru AFTN: УВГГЫДЫБ, УВГГАППН / UWGGYDYX, UWGGAPPN
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

УВГГ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UWGG AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0500-1400; СБ, ВС, празд; не работает MON-FRI: 0500-1400; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Часы работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

УВГГ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UWGG 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, МС-8П, РТ/СМ-4.5 TS-1 (equivalent to Jet A-1)/MS-8P, RT/SM-4.5
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	Имеется. Для вертолетов – нет. AVBL. For helicopters – NIL.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВГГ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UWGG AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, ж/д Bus, taxi, railway
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Нижний Новгород Medical post in the airport Terminal, ambulance service, hospitals in Nizhny Novgorod
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВГГ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UWGG AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 RWY 18R/L, 36R/L H24, CAT 8 RWY 18R/L, 36R/L
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 АД имеются аварийные пневмотканевые подъемники АПТП MARS 25 Т (2 шт), MARS 40 Т (2 шт); буксировочные водила для типов ВС Ту-134, Ту-154, Ан-26, Ан-30, Ан-32, А-319, А-320, А-321, А-330, В737, В747, В757, В767, В777, ЕМБ-170, ЕМБ-190, RRJ-95, RRJ-100/200. Emergency lifting bags MARS 25 T (2 sets), 40 T (2 sets) are AVBL. Tow bars for Tu-134, Tu-154, An-26, An-30, An-32, A-319, A-320, A-321, A-330, B737, B747, B757, B767, B777, EMB-170, EMB-190, RRJ-95, RRJ-100/200 ACFT are AVBL.

УВГГ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UWGG 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	См. SNOWTAM See SNOWTAM

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Перрон / Apron: асфальтобетон / Asphalt-Concrete, цементобетон / Cement-Concrete MC / Stands: 1, 2, 10-14, 22, 23 - PCN 61/F/D/X/T 3-5 - PCN 64/R/B/X/T 6-9 - PCN 64/R/B/W/T 15-21, 24-27 - PCN 64/R/C/X/T
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: А - 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, общая ширина с обочинами 42.5 м / the total width including edges is 42.5 М, PCN 33/R/C/X/T В - 23 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 64/R/B/W/T D - 23 М, цементобетон / Cement-Concrete, общая ширина с обочинами 44 м / the total width including edges is 44 М, PCN 55/R/B/W/T E, G - 22.5 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 37/R/A/W/T M - 23 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 55/R/B/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП 18R/36L On RWY 18R/36L
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, MC. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY; TWY, aircraft stands designators. Visual aids of taxiing guidance - 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, знаки обозначения параллельных ВПП, осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY edge, landing magnetic track value, taxi-holding positions, parallel RWY marking, taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	Имеются AVBL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УВГГ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UWGG 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

УВГГ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UWGG AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Нижний Новгород Nizhny Novgorod Aeronautical Meteorological Centre	
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24	
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМЦ Нижний Новгород Nizhny Novgorod Aeronautical Meteorological Centre	24 часа 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 3 часа TREND 3 HR	
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация Briefing, personal consultation	
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	METAR/ SPECI; TAF/TAF AMD; SIGMET; AIRMET; AIREP Special; GAMET/GAMET AMD; карты ОЯП (SWH, SWM); прогностические карты ветра и температуры (для FL340 и 180 – обязательно, дополнительно по запросу – для FL530, 480, 450, 410, 390, 360, 320, 300, 270, 240, 210, 140, 100, 80, 50). Рус METAR/ SPECI; TAF/TAF AMD; SIGMET; AIRMET; AIREP Special; GAMET/GAMET AMD; SIGWX (SWH, SWM); wind and air temperature forecasts (for FL340 and FL180 – mandatory, for FL530, 480, 450, 410, 390, 360, 320, 300, 270, 240, 210, 140, 100, 80, 50 – on request). RUS	
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	METAR/ SPECI; TAF/TAF AMD; SIGMET; AIRMET; AIREP Special; GAMET/GAMET AMD; карты ОЯП (SWH, SWM); прогностические карты ветра и температуры (для FL340 и 180 – обязательно, дополнительно по запросу – для FL530, 480, 450, 410, 390, 360, 320, 300, 270, 240, 210, 140, 100, 80, 50); информация ДМРЛ и МИСЗ; карты приземного анализа; карты АТ – 700, 500, 300. METAR/ SPECI; TAF/TAF AMD; SIGMET; AIRMET; AIREP Special; GAMET/GAMET AMD; SIGWX (SWH, SWM); wind and air temperature forecasts (for FL340 and FL180 – mandatory, for FL530, 480, 450, 410, 390, 360, 320, 300, 270, 240, 210, 140, 100, 80, 50 – on request); Doppler weather radar and MISZ (Meteorological Artificial Earth Satellites) information; surface weather charts; absolute topography map – 700, 500, 300.	
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Программный аппаратный комплекс по предоставлению объединенной радиолокационной информации (ПАК РС «Марс»). Абонентский пункт доплеровского метеорологического локатора диапазона С (АП ДМРЛ-С). Автоматизированная информационная система для предоставления метеоинформации для ОВД (АП Метеосервер). MARS hardware and software complex for provision of radar information. Doppler weather radar DMRL-S (DWRS) station. Automated information system “MeteoServer”.	
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, Вышка, ДПР APP, Radar, TWR, GND	
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL	

УВГГ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UWGG AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordi- nates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
18L	191.52° 179°	3000x45	PCN 60/R/B/W/T Cement-Concrete	561429.19N 0434724.23E 561254.15N 0434649.46E	THR 257 FT/78.4 M
36R	011.51° 359°	3000x45	PCN 60/R/B/W/T Cement-Concrete	561254.15N 0434649.46E 561429.19N 0434724.23E	THR 258 FT/78.7 M
18R	191.54° 179°	2806x45	PCN 33/R/A/W/T Asphalt-Concrete	561430.60N 0434712.30E 561301.71N 0434639.74E	THR 256 FT/78.0 M
36L	011.53° 359°	2806x45	PCN 33/R/A/W/T Asphalt-Concrete	561301.71N 0434639.74E 561430.60N 0434712.30E	THR 254 FT/77.5 M

Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной Полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	нет/NIL	3000x300	нет/NIL	нет/NIL	
See AOC type A	нет/NIL	нет/NIL	3000x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3106x300	нет/NIL	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3106x300	нет/NIL	нет/NIL	

УВГГ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UWGG 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
18L	3000	3000	3000	3000	нет/NIL
36R	3000	3000	3000	3000	нет/NIL
36R от оси РД А 36R from TWY A centre line	2500	2500	2500		нет/NIL
18R	2806	3206	2806	2806	нет/NIL
36L	2806	3206	2806	2806	нет/NIL
36L от оси РД G 36L from TWY G centre line	2506	2906	2506		нет/NIL

УВГГ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UWGG AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line 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
18L	CAT II 897 M LIH	зеленые green	PAPI left / 3.0°	900 M	3000 M, 15 M 2100.5 M white next 600 M red/white last 299.5 M red	3000 M, 60 M 2400 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
36R	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left / 3.0°	нет NIL	3000 M, 15 M 2100.5 M white next 600 M red/white last 299.5 M red	3000 M, 60 M 2400 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
18R	CAT I 870 M LIH	зеленые green	PAPI left / 3.0°	нет NIL	нет NIL	2806 M, 60 M 2206 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
36L	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left / 3.0°	нет NIL	нет NIL	2806 M, 60 M 2206 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УВГГ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UWGG 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.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД. Осевых нет. Edge: all TWY. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются / 1 сек. AVBL / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УВГГ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UWGG AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	H1 - на РД В / on TWY В: 561259.00N 0434706.00E H2 - на РД М / on TWY М: 561405.55N 0434732.04E
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/ффт) TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	H1 - 258 FT H2 - 257 FT
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	H1 - 25x30 м, цементобетон, PCN 64/R/B/W/T, маркирована H2 - 25x30 м, цементобетон, PCN 55/R/B/W/T, маркирована H1 - 25x30 M, Cement-Concrete, PCN 64/R/B/W/T, marked H2 - 25x30 M, Cement-Concrete, PCN 55/R/B/W/T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	H1 - 113°/333°; 100°/320° H2 - 113°/233°; 100°/220°
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

УВГГ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UWGG AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Нижний Новгород/Стригино диспетчерская зона/ Nizhny Novgorod/Strigino CTR: 1. 562440N 0434154E - 562419N 0440206E - 562129N 0441055E - 561432N 0441411E - 560227N 0440704E - 560027N 0435436E - 560127N 0434544E - 560500N 0433200E - 561000N 0433700E - 562223N 0433432E - 562440N 0434154E 2. 55554N 0431102E - 560754N 0431305E - 561400N 0432700E - 562700N 0431900E - 563712N 0434321E - 563645N 0441229E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 50 км с центром /then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at (561348N 0434703E) до/to 55554N 0431102E Нижний Новгород/Стригино Узловой диспетчерский район/ Nizhny Novgorod/Strigino TMA: См./See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Нижний Новгород/Стригино диспетчерская зона/ Nizhny Novgorod/Strigino CTR: 1. От земли до 400 м/1400 фт AMSL / GND - 400 M/1400 FT AMSL 2. Выше 400 м/1400 фт AMSL до FL090 / above 400 M/1400 FT AMSL - FL090 Нижний Новгород/Стригино Узловой диспетчерский район / Nizhny Novgorod/Strigino TMA: См. / See ENR 2.1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Нижний-Подход, Круг, Вышка, Руление рус, англ Nizhny-Approach, Radar, Tower, Ground RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	5000 фт AMSL/ – 5000 FT AMSL/ –
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВГГ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.
UWGG AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 124.000	к/с H24	Emergency FREQ Reserve FREQ
ДПП APP	Нижний-Подход Nizhny-Approach	124.700	к/с H24	нет NIL
ДПК Radar	Нижний-Круг Nizhny-Radar	120.800	к/с H24	нет NIL
Вышка TWR	Нижний-Вышка Nizhny-Tower	120.400	к/с H24	нет NIL
ДГР GND	Нижний-Руление Nizhny-Ground	121.800	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Нижний-АТИС Nizhny-ATIS	132.700	к/с H24	нет NIL
	Нижний-Транзит Nizhny-Transit	133.900	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Нижний-Перрон Nizhny-Apron	118.900	к/с H24	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground technical personnel during towing and start-up

УВГГ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UWGG AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVORDME (13°E/-) DME	СТР STR	112.9 CH 76X	к/с H24	561323.5N 0434636.7E 561323.6N 0434636.0E	90 M/ 300 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 18L ILS кат. II (13°B) LOC 18L ILS CAT II (13°E)	ИУЖ IUV	108.1	к/с H24	561235.1N 0434642.5E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 18L GP 18L		334.7	к/с H24	561418.2N 0434727.9E			3.0°, RDH 15.5 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 18L DME 18L	ИУЖ IUV	CH 18X	к/с H24	561418.2N 0434727.9E	90 M/ 300 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС 18L NDB 18L	У U	327	к/с H24	561456.2N 0434733.8E			359°MAG/0.9 KM RWY 18L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 36R ILS кат. II (13°B) LOC 36R ILS CAT II (13°E)	ИБО IBO	110.5	к/с H24	561453.6N 0434733.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 36R GP 36R		329.6	к/с H24	561304.0N 0434700.8E			3.0°, RDH 16.5 M / 54 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7	8
ДМЕ 36R DME 36R	ИБО IBO	CH 42X	к/с H24	561304.0N 0434700.7E	90 M/ 300 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС 36R NDB 36R	БО BO	676	к/с H24	561033.4N 0434555.1E			179°MAG/4.5 KM RWY 36R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УВГГ UWGG	111.150 CH 22181	к/с H24			37	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 18L GLS кат. I GBAS (H) 18L GLS CAT I	G18B	CH 20948	к/с H24	561320.3N 0434728.6E		37	3.0°, TCH 15.5 M/51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 36R GLS кат. I GBAS (H) 36R GLS CAT I	G36B	CH 21770	к/с H24			37	3.0°, TCH 16.5 M/54 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой. Руление и буксировка производятся в соответствии с указаниями диспетчера ДПР по установленной маркировке.

Применяется буквенное обозначение маршрутов руления на перроне:

- маршрут руления W – вдоль западной границы перрона от траверза MC 3 до траверза MC 27;
- маршрут руления Z – по центру перрона от MC 10 до MC 20;
- маршрут руления T – по центру перрона от MC 6 до MC 9;
- маршрут руления S – по центру перрона от MC 1 до MC 5.

При рулении по перрону учитывать фактическое состояние аэродромных покрытий, метеорологических условий и препятствий. Запуск двигателей ВС осуществляется по указанию диспетчера диспетчерского пункта руления на частоте 121.800 МГц (диспетчера «Нижний-Вышка» – 120.400 МГц).

2. Руление на места стоянки и с них

Разрешается параллельное руление по маршрутам W и T двух воздушных судов с размахом крыла 35 м и менее.

По маршруту руления W от траверза MC 22 до РД M разрешено руление ВС с индексом 1-6.

По маршруту руления Z от MC 10 до MC 19 разрешено руление ВС с индексом 1-5.

На участке маршрута руления S напротив MC 4, MC 5 разрешено движение ВС без ограничений, на участке маршрута руления S напротив MC 1-3 разрешено движение ВС с размахом крыла не более 35 м.

По маршруту руления T разрешено движение ВС с размахом крыла не более 48 м.

Прибытие

Заруливание ВС индексов 2, 3, 4, 5 на MC 1-21 производится на тяге собственных двигателей по указанию встречающего, освобождение MC 1-21 производится буксировкой по указанию диспетчера службы ОВД.

Заруливание ВС индекса 1 на MC 11-18 на тяге собственных двигателей через соседние MC по указанию встречающего.

Заруливание ВС на MC 22-27 производится по указанию диспетчера службы ОВД на тяге собственных двигателей под контролем встречающего.

Отправление

Запуск двигателей экипаж может выполнять в процессе буксировки ВС, если эта процедура предусмотрена РЛЭ ВС и согласована с техническим составом буксировочной бригады

После полной готовности ВС к отправлению по команде диспетчера «Нижний-Перрон» экипаж переходит на связь с диспетчером «Нижний-Вышка» для получения разрешения на запуск двигателей и руление (буксировку), указывая при этом номер MC и сообщает о прослушивании информации АТИС. После запуска двигателей экипаж ВС на частоте 121.800 «Нижний-Руление» докладывает о готовности к рулению с указанием позиции ВС на перроне. Запуск двигателей возможен на всех стоянках.

Выруливание с MC 11-18 ВС индекса 1 осуществляется на тяге собственных двигателей под контролем выпускающего.

Выруливание ВС с MC 22-27 производится по указанию диспетчера службы ОВД на тяге собственных двигателей под контролем выпускающего.

Занятие площадки для обработки противообледенительной жидкостью производится буксировкой, выход с площадки производится на тяге собственных двигателей.

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

Movement of ACFT about the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the instructions of GND controller along the established marking.

The following letter designation of taxi routes on the apron is applied:

- taxi route W – along the western boundary of the apron from abeam stand 3 to abeam stand 27;
- taxi route Z – via apron centre from stand 10 to stand 20;
- taxi route T – via apron centre from stand 6 to stand 9;
- taxi route S – via apron centre from stand 1 to stand 5.

During taxiing along the apron flight crews must consider actual condition of aerodrome pavement, meteorological conditions and presence of obstacles. ACFT engines start-up shall be carried out by clearance of GND controller on frequency 121.800 MHz (“Nizhny-Tower” controller – 120.400 MHz).

2. Taxiing to and from stands

Simultaneous movement of two ACFT with wingspan 35 m or less is permitted via parallel taxi routes W and T.

Taxi route W from abeam stand 22 to TWY M is AVBL for taxiing of index 1-6 ACFT.

Taxi route Z from stand 10 to stand 19 is AVBL for taxiing of index 1-5 ACFT.

Segment of taxi route S opposite stands 4, 5 is AVBL for movement of ACFT without limitations; segment of taxi route S opposite stands 1-3 is AVBL for movement of ACFT with wingspan not more than 35 m.

Taxi route T is AVBL for movement of ACFT with wingspan not more than 48 m.

Arrival

Taxiing of index 2, 3, 4, 5 ACFT into stands 1-21 shall be carried out under own engines power by the instruction of the marshaller, vacation of stands 1-21 shall be carried out by towing by the instruction of ATS unit controller.

Taxiing of index 1 ACFT into stands 11-18 shall be carried out under own engines power through adjacent stands by the instruction of the marshaller.

Taxiing into stands 22-27 shall be carried out under own engines power by the instruction of ATS unit controller and under control of the marshaller.

Departure

Flight crew may start engines during towing of ACFT, provided the procedure is prescribed in the Aeroplane Flight Manual and coordinated with the technical personnel of the tow team.

When ACFT is completely ready for departure, flight crew shall change over to communication with “Nizhny-Tower” controller by the instruction of “Nizhny-Apron” controller in order to obtain clearance for engines start-up and taxiing (towing), reporting ACFT stand number and listening of ATIS information. After engines start-up flight crew shall report readiness for taxiing on frequency of “Nizhny-Ground” controller 121.800 MHz, indicating ACFT position on apron. Engines start-up is AVBL on all stands.

Taxiing of index 1 ACFT out of stands 11-18 shall be carried out under own engines power under control of the specialist in charge of ACFT departure.

Taxiing out of stands 22-27 shall be carried out under own engines power by the instruction of ATS unit controller and under control of the specialist in charge of ACFT departure.

Parking onto the de-icing pad shall be carried out by towing, vacation of the de-icing pad shall be carried out under own engines power.

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

ВС общего назначения сопровождаются спецмашинами на места стоянок, указанные диспетчером.

4. Зона стоянки для вертолетов

Для стоянки вертолётов Ми-8 и классом ниже определены МС 11-27.

Для стоянки Ми-26 определено МС 21.

Две вертолётные посадочные площадки, расположены на РД В и РД М, предназначены для взлёта и посадки вертолётов Ми-8 и классом ниже в светлое время суток. В прочее время для взлёта и посадок вертолётов использовать ВПП 18L/36R.

Маршруты воздушного руления совпадают с маршрутами наземного руления ВС.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Маркировка маршрутов руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера ДПР.

6. Ограничения при рулении

Запуск двигателей ВС с размахом крыла до 42 метров после освобождения МС 10-20 производится на маршруте руления Z на траверзе оси соседнего места стоянки.

При занятой точке запуска P1 не допускается заруливание/буксировка ВС на/с МС 4, 5.

При занятой точке запуска P2 не допускается заруливание/буксировка ВС на/с МС 4, 5.

Заруливание/буксировка ВС на/с МС 6 и 6А допускается, если ВС на P2 установлено носом на север.

При занятой точке запуска P3 ЗАПРЕЩАЕТСЯ заруливание/буксировка ВС на/с МС 6, 7, 6А, а также движение ВС на участке маршрута руления Т от точки запуска P2 до траверза оси МС 7. Заруливание ВС на МС 7 допускается, если ВС на P3 установлено носом на северо-восток (на аэровокзал).

При занятой точке запуска P4 ЗАПРЕЩАЕТСЯ заруливание/буксировка ВС на/с МС 6, 7, 6А, а также движение ВС на участке маршрута руления от точки запуска P2 до P7. Буксировка ВС с МС 6 на точки P2, P1 допускается, если ВС на P4 установлено носом на юг.

При занятой точке запуска P5 ЗАПРЕЩАЕТСЯ заруливание/буксировка ВС на/с МС 7, 8, 6А, 8А. Заруливание ВС на/с МС 6 допускается, если ВС на P5 установлено носом на юг. Заруливание ВС на МС 9 допускается, если ВС на P5 установлено носом на север.

При занятой точке запуска P6 ЗАПРЕЩАЕТСЯ заруливание/буксировка ВС на/с МС 8, 9, 8А.

При занятой точке запуска P9 ЗАПРЕЩАЕТСЯ заруливание/буксировка ВС на/с МС 9, 8А.

Допускается одновременное занятие точек запуска P2 и P4 (P5, P6, P7, P8) воздушными судами с размахом крыла до 42 метров при условии расположения ВС на P2 носом на север.

Допускается одновременное занятие воздушными судами точек запуска P1 и P3 (P4, P5, P6, P7, P8, P9).

Допускается одновременное занятие воздушными судами точек запуска P3 и P6 (P8, P9).

Допускается одновременное занятие точек запуска P4 и P9 воздушными судами с размахом крыла до 42 метров.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

General aviation aircraft are escorted by "Follow-me" vehicles to stands assigned by controller.

4. Parking area for helicopters

Stands 11-27 are designated for parking of Mi-8 and class below HEL.

Stand 21 is designated for parking of Mi-26 HEL.

Two helipads located on TWY B and TWY M are designated for take-off and landing of Mi-8 and class below HEL in daylight hours. At other time RWY 18L/36R is AVBL for take-off and landing of HEL.

Air taxiing routes coincide with routes of ACFT ground taxiing.

5. Apron – taxiing during winter conditions

Taxi routes marking may not be visible due to snow. Assistance of "Follow-me" vehicle may be requested via GND controller.

6. Taxiing – limitations

Engines start-up of ACFT with wingspan up to 42 m after vacating of stands 10-20 shall be carried out on Route Z abeam centre line of the adjacent stand.

When engines start-up point P1 is occupied, taxiing/towing of ACFT into/out of stands 4, 5 is prohibited.

When engines start-up point P2 is occupied, taxiing/towing of ACFT into/out of stands 4, 5 is prohibited.

Taxiing/towing of ACFT into/out of stands 6 and 6A is permitted, when ACFT is parked on start-up point P2 facing north.

When engines start-up point P3 is occupied, taxiing/towing of ACFT into/out of stands 6, 7, 6A and movement on Route T segment from start-up point P2 to abeam centre line of stand 7 is PROHIBITED. Taxiing into stand 7 is permitted when ACFT is parked on start-up point P3 facing north-east (nose-in parking).

When engines start-up point P4 is occupied, taxiing/towing of ACFT into/out of stands 6, 7, 6A and movement on taxi route segment from start-up point P2 to P7 is PROHIBITED. ACFT towing from stand 6 to start-up points P2, P1 is permitted when ACFT is parked on start-up point P4 facing south.

When engines start-up point P5 is occupied, taxiing/towing of ACFT into/out of stands 7, 8, 6A, 8A is PROHIBITED. ACFT taxiing into/out of stand 6 is permitted when ACFT is parked on start-up point P5 facing south. ACFT taxiing into stand 9 is permitted, when ACFT is parked on start-up point P5 facing north.

When engines start-up point P6 is occupied, taxiing/towing of ACFT into/out of stands 8, 9, 8A is PROHIBITED.

When engines start-up point P9 is occupied, taxiing/towing of ACFT into/out of stands 9, 8A is PROHIBITED.

Simultaneous occupation of start-up points P2 and P4 (P5, P6, P7, P8) is permitted for ACFT with wingspan up to 42 m, provided that ACFT is parked on start-up point P2 facing north.

Simultaneous occupation of start-up points P1 and P3 (P4, P5, P6, P7, P8, P9) is permitted.

Simultaneous occupation of start-up points P3 and P6 (P8, P9) is permitted.

Simultaneous occupation of start-up points P4 and P9 is permitted for ACFT with wingspan up to 42 m.

Допускается одновременное заруливание на MC 6 (MC 5) при буксировке ВС с MC 7 на точки запуска P5, P6, P8 (для воздушным судов с размахом крыла до 35 метров).

Допускается одновременное заруливание на MC 7 при буксировке ВС с MC 6 на точки запуска P2, P1 (для воздушным судов с размахом крыла до 35 м).

Пересечение критических зон PMC (ILS) ВС и специальным транспортом производится с разрешения диспетчера УВД.

7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Эвакуация потерпевшего бедствие ВС с места бедствия осуществляется силами эксплуатанта или иными силами за счет средств эксплуатанта ВС, в том числе силами оператора аэродрома ГА – АО «Международный аэропорт Нижний Новгород» (далее – аэропорт) по предварительному согласованию с эксплуатантом.

Непосредственное руководство проведением работ по удалению (эвакуации) ВС возлагается на эксплуатанта ВС (владельца ВС).

Аэропорт имеет в наличии материалы и оборудование для удаления ВС следующих типов (классификации ВС согласно Doc 9157 ИКАО): 1-A, 1-B, 1-C; 2-A, 2-B, 2-C; 3-A, 3-B, 3-C; 3-D; 4-B.

Специализированное оборудование для удаления ВС комплектуется эксплуатантом ВС (владельцем ВС) и предоставляется аэропорту.

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

Для выполнения учебно-тренировочных полетов по ППП используются схемы захода на посадку ILS X ВПП 18L (36R) на высоте 3000 фт.

На схеме полета может находиться не более двух однотипных воздушных судов, при непрерывном радиолокационном контроле.

Тренировочные полеты двух и более разнотипных ВС ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

На аэродроме разрешается выполнение тренировочных полетов ВС Ил-76 государственной авиации с «конвейера», «с градиентом набора и снижения» в соответствии с инструкцией по летной эксплуатации ВС Ил-76.

Для выполнения учебно-тренировочных полетов по ППП на вертолетах используются схемы захода на посадку ОПРС ВПП 18L (36R) на высоте 2300 фт. Для выполнения учебно-тренировочных полетов по ПВП на вертолетах используется посадочная площадка государственной авиации.

9. Ограничение полетов вертолетов

ЗАПРЕЩАЕТСЯ висение, взлет и посадка в снежном или пыльном вихре при отсутствии видимости наземных ориентиров.

При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

При взлете и посадке вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее: до воздушного судна, находящегося в воздухе или взлетающего – двух диаметров несущего винта; до других препятствий – половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м.

При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле – на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

Simultaneous taxiing into stand 6 (stand 5) during towing of ACFT from stand 7 to start-up points P5, P6, P8 is permitted (for ACFT with wingspan up to 35 m).

Simultaneous taxiing into stand 7 during towing of ACFT from stand 6 to start-up points P2, P1 is permitted (for ACFT with wingspan up to 35 m).

ACFT and special vehicles may cross ILS critical areas as cleared by ATC controller.

7. Removal of disabled ACFT

Removal of disabled ACFT is executed using the resources of the ACFT operator or other resources at the expense of the ACFT operator, and also using resources of the operator of JSC "Nizhny Novgorod International Airport" (hereinafter referred to as "Airport") by prior arrangement with the ACFT operator.

ACFT removal shall be managed by the ACFT operator (owner of the ACFT).

Airport is provided with materials and equipment for removal of the following ACFT types (ACFT classification according to ICAO Doc 9157): 1-A, 1-B, 1-C; 2-A, 2-B, 2-C; 3-A, 3-B, 3-C; 3-D; 4-B.

Special equipment for ACFT removal is completed by the ACFT operator (owner of the ACFT) and provided to the airport.

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

IFR training flights are executed using ILS X approach procedures on RWY 18L (36R) at altitude 3000 ft.

Not more than two ACFT of the same type can execute the same procedure under continuous radar control.

Training flights of two or more ACFT of different types are PROHIBITED.

Training flights of Il-76 state aviation ACFT including touch and go operations, flights with climb and descent gradient are executed in accordance with the Aeroplane Flight Manual for Il-76 ACFT.

IFR training flights of HEL are executed using NDB approach procedures on RWY 18L (36R) at altitude 2300 ft. VFR training flights of HEL are executed on landing site for state aviation ACFT.

9. Helicopter traffic – limitation

Hovering, take-off and landing in snowy or dusty vortex without visual contact with ground references are PROHIBITED.

During taxiing of HEL, distance from the ends of the main rotor blades to obstacles must be at least half the diameter of the main rotor.

During take-off and landing of HEL, distance from the ends of the main rotor blades must be not less than: to an ACFT in the air or taking off – two diameters of the main rotor; to other obstacles – half the diameter of the main rotor, but not less than 10 m.

During climb and approach, it is allowed to fly over obstacles with an elevation of at least 10 m above them, and over aircraft on the ground - at a height of at least two diameters of the main rotor of a helicopter.

10. Выполнение процедур взлетов, посадок воздушных судов, в том числе прерванных заходов на посадку.

Процедуры выполнения взлетов, посадок воздушных судов, в том числе прерванных заходов на посадку – это процедуры, при выполнении которых возможно кратковременное сокращение установленного минимума горизонтального эшелонирования воздушных судов в диспетчерской зоне аэродрома Нижний Новгород/Стригино.

К таким процедурам относятся:

- процедура “взлет-посадка”, при которой вылетающее ВС выполнило взлет, а прибывающее ВС совершает посадку;

- процедура последовательных взлетов пары ВС “взлет-взлет”, когда второе вылетающее ВС органом ОВД ограничивается по высоте первоначального набора;

- процедура прерванного захода на посадку ВС, при выполнении которой возникает потенциально конфликтная ситуация между ВС, прервавшим заход и ушедшим на второй круг, и взлетевшим впереди ВС или другим заходящим на посадку ВС.

Выполнение процедуры прерванного захода на посадку, при которой возникает потенциально конфликтная ситуация между воздушным судном, прервавшим заход и ушедшим на второй круг, и взлетевшим впереди воздушным судном или другим заходящим на посадку воздушным судном.

При выполнении данной процедуры возможны следующие потенциально конфликтные ситуации:

- между двумя последовательно заходящими на посадку воздушными судами, в том числе, когда одно из прибывающих воздушных судов (или следующее первым, или следующее вторым) прерывает заход и уходит на второй круг;

- между взлетевшим воздушным судном и воздушным судном, заходящим на посадку, когда оба воздушных судна находятся в воздухе, при этом прибывающее воздушное судно впоследствии совершает посадку (процедура “взлет-посадка”) или прерывает заход и уходит на второй круг.

При возникновении указанных ситуаций возможно кратковременное сокращение установленного минимума горизонтального эшелонирования воздушных судов.

Выполнение процедуры последовательных взлетов пары воздушных судов “взлет-взлет”.

Данная процедура применяется при выполнении взлетов двумя последовательно вылетающими воздушными судами.

Перед разрешением на взлет второго воздушного судна его экипаж получает от органа ОВД указание по ограничению высоты первоначального набора, которое экипаж должен подтвердить и выполнить.

При выполнении процедуры “взлет-взлет” возможно кратковременное сокращение установленного минимума горизонтального эшелонирования воздушных судов в границах диспетчерской зоны аэродрома Нижний Новгород/Стригино.

11. Примечания

Взлет воздушного судна производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы воздушного судна и условий взлета.

10. ACFT departure and approach operations, including discontinued approach procedures

The established minimum horizontal separation interval can be reduced for a short-term period in Nizhny Novgorod/Strigino CTR during ACFT departure and approach operations, including discontinued approach procedures, such as:

- “departure – approach” procedure, when one ACFT has executed take-off and the other ACFT is intended to execute landing;

- successive departures of two ACFT (“departure – departure” procedure), when initial climb altitude restrictions are assigned to flight crew of the succeeding ACFT by the ATS unit;

- an approach procedure that was discontinued and as a result a potential air traffic conflict situation occurred between the ACFT that has discontinued approach procedure and initiated missed approach and a departing ACFT, which has taken off before the above actions were taken, or another approaching ACFT.

Potential air traffic conflict situations, which can occur in case an approach procedure is discontinued between ACFT that has discontinued approach and initiated missed approach and departing ACFT, which has taken off before or another approaching ACFT

When executing the procedure, the following potential air traffic conflict situations may occur:

- between two successive approaching ACFT, including cases, when one of the arriving aircraft (proceeding either first or second) has discontinued approach procedure and initiated missed approach;

- between an aircraft that has taken off and an aircraft executing approach, when both aircraft are airborne, and the arriving aircraft executes landing (“departure – approach” procedure) or discontinues approach procedure and initiates missed approach.

The established minimum horizontal separation interval can be reduced for a short-term period, if the specified above situations occur.

Successive departures of aircraft (“departure – departure” procedure)

The procedure is employed, when successive departures are operated by two ACFT.

Prior to issuing take-off clearance to the second departing aircraft, ATS unit shall assign initial climb altitude restrictions to flight crew of this aircraft. Flight crew must acknowledge receipt and follow these instructions.

The established minimum horizontal separation interval in Nizhny Novgorod/Strigino CTR can be reduced for a short-term period during ACFT successive departure operations (“departure - departure” procedure).

11. Remarks

ACFT take-off shall be carried out from the RWY point, where the runway declared distances from the beginning of take-off roll correspond to those required for the actual ACFT take-off mass and take-off conditions.

**УВГГ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ
СНИЖЕНИЯ ШУМА****Ограничения на взлет****1. Общие положения**

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняется экипажами всех воздушных судов.

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

1.3 Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

2. Ограничения

В соответствии с РЛЭ для каждого типа самолета.

3. Специальные процедуры взлета

Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них (ИКАО Doc 8168, том I, часть V, гл.3).

Ограничения на посадку**1. Общие положения**

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.2 При наличии опасных метеорологических условий в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или просьбе командира корабля может отклониться от ограничений, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

1.3 МК посадки 359° является предпочтительным курсом посадки.

2. Ограничения

Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится в связи с соответствующими метеорологическими условиями и требованиями РЛЭ для каждого типа самолета.

**УВГГ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)**

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

В том случае, когда требуется осуществлять движение на площадке маневрирования в условиях видимости, которые не позволяют диспетчерскому пункту аэродрома применять визуальное эшелонирование воздушных судов, воздушных судов и транспортных средств, воздушному судну разрешается ожидать на пересечении рулежных дорожек, в месте ожидания, обозначенном огнями предупреждающей линии, огнями линии "стоп" или маркировкой мест пересечения РД.

Эшелонирование ВС и транспортных средств, в таком случае, осуществляется по докладам командира воздушного судна и водителей транспортных средств.

UWGG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**Take-off restrictions****1. General provisions**

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

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

1.3 Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of aircraft engines failure during take-off.

2. Restrictions

In accordance with the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft type.

3. Special take-off procedures

Flight crews shall apply two options of take-off and climb procedures: NADP 1 and NADP 2, pilot-in-command may use any option to ensure required outcome (ICAO Doc 8168, Volume I, Part V, Chapter 3).

Landing restrictions**1. General provisions**

1.1 Noise abatement procedures during approach shall be executed by flight crews of all aircraft.

1.2 In case of dangerous meteorological conditions, in arrival and approach sectors ATS unit may at own discretion or by pilot-in-command's request deviate from the restrictions, if it is necessary for safety reasons.

1.3 Landing heading 359° MAG is the preferred landing heading.

2. Restrictions

The required noise abatement procedures shall not be observed in the overflow areas due to appropriate meteorological conditions and requirements of the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

UWGG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**1. Low visibility procedures**

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

When there is a requirement for traffic to operate on the manoeuvring area in visibility conditions, that do not allow aerodrome control tower to apply visual separation between ACFT and between ACFT and vehicles, ACFT is permitted to hold at the intersection of taxiways at the holding position designated by clearance bar lights, stop bar lights or taxiway intersection marking.

Separation between ACFT and vehicles in such case is provided based on reports of pilots-in-command and vehicle drivers.

Орган ОВД информирует экипажи ВС о начале или прекращении действия правил, связанных с выполнением точных заходов на посадку в условиях ограниченной видимости.

При фактическом значении дальности видимости на ВПП (RVR) 550 м и менее экипажи ВС будут извещены по АТИС или диспетчером ОВД (при отсутствии АТИС) фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте ваш минимум*».

При вылете в обязательном порядке используется машина сопровождения или производится буксировка.

Место встречи машины сопровождения и ВС при освобождении ВПП определяется по согласованию с экипажем ВС.

В период действия «Процедур при ограниченной видимости» ЗАПРЕЩАЮТСЯ:

- взлеты не от начала ВПП;
- взлеты без остановки на исполнительном старте.

Освобождение ВПП ВС после посадки производится по одной из РД: А, В или D, по указанию диспетчера «Нижний-Вышка». ВПП считается свободной, когда ВС, по докладу командира воздушного судна или дежурного по сопровождению, займет РД А, В или D.

Ответственность за несанкционированный выход на ВПП и не выдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на командира воздушного судна.

При улучшении метеоусловий – при достижении дальности видимости на ВПП (RVR) значений более 550 м руководитель полетов исключает из АТИС фразу: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте ваш минимум*».

2. Процедуры полетов по ППП

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

Ответственность за обеспечением установленных интервалов воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменить эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако диспетчеру запрещается принуждать пилота (КВС) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

3. Потеря радиосвязи

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

При потере радиосвязи после входа в диспетчерскую зону Нижний Новгород/Стригино экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном диспетчером ОВД, в направлении ОПРС с последующим заходом на посадку по установленной схеме.

ATS unit informs flight crews about implementation and cancellation of procedures for precision approach in low visibility conditions.

When actual RVR value is 550 m or less, flight crews shall be informed via ATIS or by ATS unit controller (if ATIS is not AVBL) using the phrase: "*Low visibility procedures in progress, check your minimum*".

Departing ACFT must be either escorted by "Follow me" vehicle or towed.

Meeting point of "Follow-me" vehicle and ACFT after RWY vacated is established in coordination with flight crew.

When LVP are in force it is PROHIBITED:

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

After landing ACFT shall vacate RWY by "Nizhny-Tower" controller's instruction via one of the following TWY: A, B or D. RWY is considered vacant after pilot-in-command or marshal's report that ACFT has occupied a position on TWY A, B or D.

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

When weather conditions improve – RVR value is above 550 m – the Flight Control Officer deletes the phrase: "*Low visibility procedures in progress, check your minimum*" from ATIS message.

2. Procedures for IFR flights

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. Change of flight level is permitted by ATS unit instruction. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure or other) a right is given to the pilot to change flight level at own discretion, immediately reporting it to ATS unit.

Change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by controller's clearance, however it is prohibited for the controller to force the pilot-in-command to carry out VFR flights without his consent.

3. Communication failure

In case of radio communication failure flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and section ENR 1.6 of the present AIP.

In case of radio communication failure after entering Nizhny Novgorod/Strigino CTR flight crew (pilot) shall proceed to NDB at flight level assigned by ATS unit controller, then execute approach in accordance with the established procedure.

При заходе с МК посадки 179°, левым доворотом согласно схеме подхода на ВПП 18L. При заходе с МК посадки 359°. правым доворотом согласно схеме подхода на ВПП 36R.

После пролета ОПРС, следовать на заданном эшелоне с МК посадки 30 сек, после чего выполнить снижение до расчетной высоты разворота, далее по схеме захода на посадку. Снижение от ОПРС начинать не ранее и не позднее 30 минут после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи после взлета командиры воздушного судна должны выполнить полет по кругу и произвести посадку на аэродроме вылета.

Если произвести посадку невозможно, то после ухода на второй круг следовать на аэродром назначения через ОПРС по схеме выхода, на заданной (ом) диспетчером Вышки высоте (эшелоне) или следовать на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) на нижнем безопасном эшелоне, или на специально установленных без радиосвязи эшелонах (FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления полета).

При потере радиосвязи в ходе набора эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне) на ОПРС коридора выхода и после пролета ОПРС набрать заявленный эшелон (в соответствии с FPL, RPL).

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

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

УВГГ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома

Перелет птиц происходит ежедневно в произвольном направлении на высоте 66-328 фт/(20-100 м) над уровнем земли.

Направление перелета – вдоль северной границы аэропорта с востока на запад и обратно, за южной границей с северо-востока на юго-запад.

Высота полетов – 30-70 м (98-230 фт); 15-50 м (49-164 фт), чаще 20 м (66 фт).

1. Сезонная миграция птиц

Весна (конец февраля/начало марта – заканчивается в мае/начале июня); осень (сентябрь/октябрь).

2. Суточная миграция птиц

Утро (0500-0900), вечер (1700-2100) – время местное.

When executing approach on heading 179° MAG, turn left in accordance with STAR procedure established for RWY 18L. When executing approach on heading 359° MAG, turn right in accordance with STAR procedure established for RWY 36R.

After passing NDB proceed at assigned flight level on landing heading for 30 seconds, after that descend to the calculated altitude of turn, then according to approach procedure. Descent from NDB should be commenced not earlier and not later than 30 minutes after the estimated time of arrival.

In case of radio communication failure after take-off pilot-in-command shall follow aerodrome traffic circuit and land at the aerodrome of departure.

If unable to land, after missed approach proceed to the destination aerodrome passing NDB via SID at altitude (flight level) assigned by TWR controller or to the alternate aerodrome (chosen when making a decision for departure) at lower safe flight level or at one of the flight levels established for flights without radio communication (FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on direction of the flight).

In case of radio communication failure during climb to flight level (altitude) the pilot-in-command shall proceed at last assigned altitude (flight level) to NDB of exit corridor and after passing NDB climb to the assigned flight level (according to FPL, RPL).

In case of radio communication failure during VFR flight aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing.

In case of radio communication failure during IFR flight, when it is not possible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan. In this case flight crew shall maintain the assigned flight level till crossing radio navigation aid of the planned aerodrome of landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to the time indicated in the flight plan. Instrument approach shall be carried out in accordance with the procedure established for this navigation aid. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

UWGG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Bird concentrations in the vicinity of the airport

Bird migration takes place in random direction daily at height 66-328 ft/(20-100 m) AGL.

Directions of bird migration: along the northern boundary of the airport from east to west and backwards, outside the southern boundary – from north-east to south-west.

Birds migrate at heights 30-70 m (98-230 ft); 15-50 m (49-164 ft); more often - 20 m (66 ft).

1. Seasonal bird migration

Spring (from end of February/beginning of March till end of May/beginning of June); autumn (September/October).

2. Daily bird migration

Morning (0500–0900), evening (1700-2100) hours LT.

УВГГ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UWGG AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UWGG-31 AD 2.1 UWGG-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 18R/36L	AD 2.1 UWGG-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 18L	AD 2.1 UWGG-35
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 36R	AD 2.1 UWGG-36
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UWGG-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UWGG-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UWGG-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UWGG-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 18L	AD 2.1 UWGG-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36R	AD 2.1 UWGG-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36R	AD 2.1 UWGG-71
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 18L	AD 2.1 UWGG-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 36R	AD 2.1 UWGG-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 18L/36R	AD 2.1 UWGG-89
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II, LOC Z RWY 18L	AD 2.1 UWGG-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 36R	AD 2.1 UWGG-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II, LOC X RWY 18L	AD 2.1 UWGG-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 36R	AD 2.1 UWGG-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II, LOC Y RWY 18L	AD 2.1 UWGG-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 36R	AD 2.1 UWGG-102
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 18L	AD 2.1 UWGG-103
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 36R	AD 2.1 UWGG-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 18L	AD 2.1 UWGG-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 18L	AD 2.1 UWGG-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 36R	AD 2.1 UWGG-107
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 18L/36R	AD 2.1 UWGG-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 18L	AD 2.1 UWGG-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 36R	AD 2.1 UWGG-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 18L	AD 2.1 UWGG-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 36R	AD 2.1 UWGG-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 18L	AD 2.1 UWGG-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 36R	AD 2.1 UWGG-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 18L	AD 2.1 UWGG-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 36R	AD 2.1 UWGG-158