

УРВА АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
URWA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРВА АСТРАХАНЬ
URWA ASTRAKHAN

УРВА АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URWA AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	461700с 0480023в 461700N 0480023E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	8 км Ю центра г. Астрахань 8 KM S of the centre of Astrakhan
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	-65 фт/ -20 м/ 34°C -65 FT/ -20 M/ 34°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-5 м -5 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	9°В (2020)/ 4.7°В 9°E (2020)/ 4.7°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 «Аэропорт Астрахань», Россия, 414021, г. Астрахань, Аэропортовский проезд 1, стр. 2 "Astrakhan Airport" OJSC 1/bldg 2, Aeroportovskiy proezd, Astrakhan, 414021, Russia Тел./Tel.: (8512) 39-33-30 Факс/Fax: (8512) 39-42-53 E-mail: mail@asf30.ru AFTN: УРВАБФЬЬ / URWABFXX
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

УРВА АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URWA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0400-1300 ПТ: 0400-1145 СБ, ВС, празд.: не работает MON-THU: 0400-1300 FRI: 0400-1145 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. Регламент АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 4 часа LT = UTC + 4 HR

УРВА АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URWA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Средства обработки грузов весом до 7 тонн Facilities for handling of cargo up to 7 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 (РТ) TS-1 (RT)
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Ограничений нет. Топливозаправщики: ТЗА-40, ТЗА-10 Without limitation. Refueling tanker: TZA-40, TZA-10
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Противообледенительные жидкости типа I, IV. Спецмашины для ПОО ВС GS-1200, ПМ-Элемет. Type I de-icing fluid, Type IV anti-icing fluid. Special vehicles for de-icing treatment of ACFT: GS-1200, PM-Element.
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

УРВА АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
URWA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту Hotel at the Airport
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Здравпункт в аэровокзале, служба скорой помощи и больницы в г. Астрахань Medical aid post in the terminal building, ambulance service, hospitals in Astrakhan
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются в г. Астрахань AVBL in Astrakhan
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В г. Астрахань In Astrakhan
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВА АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
URWA AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется 4 пожарные машины AVBL 4 fire fighting vehicles
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются: автомобиль для буксировки - 2 ед., приспособление для буксировки аварийного ВС, буксировочные водила, подъемник аварийный тканевый грузоподъемностью 10 т, приспособления для подъема самолета (за носовую часть фюзеляжа, за крыло, за шкворень основных стоек шасси). AVBL: vehicle for towing – 2 units, device for towing disabled aircraft, tow bars, emergency lifting bag of 10 tons lifting capacity, device for lifting an ACFT (by the fuselage nose section, by wing, by the pivot of the main landing gear).
4.	Примечания Remarks	Отсутствуют гидropодъемники на все типы ВС. Указанное оборудование предоставляется авиакомпаниями. Hydraulic jacks for all ACFT types are not AVBL at AD. Mentioned facilities shall be provided by airlines.

УРВА АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
URWA AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>Первая очередь – очистка ВПП; летной полосы на ширину 10 м от границ ВПП; рабочих РД и МС; уборка валов снега, очистка огней светосигнального оборудования на летной полосе; подготовка зон КРМ и ГРМ.</p> <p>Вторая очередь – очистка остальных МС и РД; обочин всех РД; очистка дорог и подъездов к объектам служб для обеспечения выпуска ВС.</p> <p>Третья очередь – очистка спланированной части летной полосы на ширину 25 м от боковых границ ВПП на всю длину ЛП; обочин МС и перрона с планировкой откосов; подъездных путей к объектам на служебной территории, внутриаэропортовых дорог.</p> <p>1. RWY; RWY strip to a width of 10 M from RWY edges; TWYs and stands in use; removal of snow banks; RWY strip LGT; LOC and GP areas.</p> <p>2. The remaining stands and TWYs; shoulders of all TWYs; access roads to facilities of services providing ACFT departure.</p> <p>3. Graded portion of RWY strip to a width of 25 M from RWY edges over full length; stands and apron shoulders with slope grading; access roads to facilities on the service area, inner airport roads.</p>
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	<p>Перрон 1 (МС: 1А, 1-4, 8-12) – армобетон, усиленный асфальтобетоном, PCN 48/R/B/X/T, смешанное.</p> <p>Перрон 2 (МС: 5-7, 13-22) – асфальтобетон, PCN 75/F/C/W/T.</p> <p>Перрон правительственных самолетов (МС 01 и МС 02) – асфальтобетон, PCN 63/F/C/X/T.</p> <p>Apron 1 (stands: 1A, 1-4, 8-12) – Reinforced Concrete strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 48/R/B/X/T, mixed.</p> <p>Apron 2 (stands: 5-7, 13-22) – Asphalt-Concrete, PCN 75/F/C/W/T.</p> <p>Apron for government ACFT (stands 01 and 02) – Asphalt-Concrete, PCN 63/F/C/X/T.</p>
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	<p>РД / TWY:</p> <ul style="list-style-type: none"> - РД А – 22.5 М, армобетон, усиленный асфальтобетоном / Reinforced Concrete strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 56/R/B/X/T, смешанное / mixed. - РД В – 22.5 М, армобетон, усиленный асфальтобетоном / Reinforced Concrete strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 62/R/B/X/T, смешанное / mixed. - РД С – 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 79/F/C/X/T. - РД D – 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 63/F/C/X/T.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высот Altimeter checkpoints location and elevation	<p>Порог ВПП 09 / RWY 09 THR: -72 FT/-21.9 М</p> <p>Порог ВПП 27 / RWY 27 THR: -70 FT/-21.4 М</p>
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	На МС On stands
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВА АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**URWA 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, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка ВПП: пороги, осевая, зоны фиксированного расстояния, зоны приземления, края ВПП, цифровые знаки посадочного магнитного путевого угла, знаки схода с ВПП (чёрный символ на жёлтом фоне), огни ВПП (входные, ограничительные). Маркировка РД А, В, С, D: осевая линия, места ожидания ВС у ВПП, рулежные боковые маркировочные полосы. На всех РД неуправляемые световые указатели: местоположения (жёлтый символ на чёрном фоне), направления движения (чёрный символ на жёлтом фоне), боковые рулежные огни (синие), обозначения ВПП (белый символ на красном фоне). RWY marking: thresholds, centre line, fixed distances, TDZ, RWY side stipe, landing magnetic track value, RWY exit signs (an inscription in black on a yellow background), RWY lights (threshold, end). Marking of TWY A, B, C, D: centre line, runway-holding positions, TWY edge markings. Internally illuminated indicators on all TWYs: location indicators (an inscription in yellow on a black background), direction indicators (an inscription in black on a yellow background), TWY edge lights (blue), RWY designation (an inscription in white on a red background).
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	нет NIL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВА АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**URWA 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

УРВА АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**URWA AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-1 Астрахань Astrakhan aeronautical meteorological station (civil) -1
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 ТАФ, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМСГ-1 Астрахань, 9 часов Astrakhan aeronautical meteorological station (civil) - 1 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND (на посадку – 30 мин, 9-ти часовые – 3 часа, зональный – 6 часов) TREND (landing forecasts – every 30 MIN, forecasts valid for 9 hours – every 3 HR, area forecasts – every 6 HR)
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Картографический материал, ТАФ, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, GAMET, AIREP, предупреждения по аэродрому и о сдвиге ветра, консультативные сообщения о космической погоде. Рус, англ Map documents, TAF, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, GAMET, AIREP, aerodrome and wind shear warnings, advisory messages on space weather. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S ₃ , S _{3K} , S _m , P _{sw} , P ₈₅ , P ₇ , P ₅ , P ₄ , P ₃ , P ₂₅ , P ₂ , P ₁₅ , P ₁ , U ₉₂ , U ₈₅ , U ₇ , U ₅ , U ₄ , U ₃ , U ₂ полетная документация / flight documentation
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	КРАМС-4 (Комплексная радиотехническая аэродромная метеорологическая станция) Aerodrome meteorological station (KRAMS-4)
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, КДП APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРВА АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URWA 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 coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY	
1	2	3	4	5	6	
09	096°48'23" 088°	3200x45	PCN 63/F/C/X/T 2503 M – Reinforced Concrete strengthened by Asphalt-Concrete, last 697 M – Asphalt-Concrete	461704.51N 0475924.49E – – -4.6 M	THR -72 FT / -21.9 M TDZ -75 FT / -22.9 M	
27	276°50'10" 268°	3200x45	PCN 63/F/C/X/T 697 M – Reinforced Concrete strengthened by Asphalt-Concrete, last 2503 M – Asphalt-Concrete	461652.20N 0480152.92E – – -4.7 M	THR -70 FT / -21.4 M TDZ -65 FT / -19.7 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	400x150	3500x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3500x300	нет/NIL	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system

УРВА АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
URWA AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
09	3200	3600	3200	3200	нет/NIL
From TWY A	2772	3172	2772		нет/NIL
From TWY B	2409	2809	2409		нет/NIL
27	3200	3600	3200	3200	нет/NIL
From TWY C	2511	2911	2511		нет/NIL

УРВА АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
URWA 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 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
09	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3200 M, 60 M 2600 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
27	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3200 M, 60 M 2600 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УРВА АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
URWA 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, осевые: нет. Edge: all TWY, centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВА АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URWA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	нет NIL
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Посадка вертолётов производится на ВПП 09/27 или по указанию диспетчерской службы. Landing of HEL shall be carried out on RWY 09/27 or by ATS unit instruction.

УРВА АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URWA AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Астрахань диспетчерский район / Astrakhan CTA: 462541N 0485946E, далее по госгранице до / then along the state border to 462224N 0491112E - 462130N 0491148E - 455200N 0485655E - 453306N 0481906E - 454314N 0463035E - 455800N 0462146E - 460558N 0463036E - 461200N 0465055E - 461500N 0465200E - 462541N 0485946E Астрахань диспетчерская зона / Astrakhan CTR: 462325N 0483002E далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 40 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 40 KM centred at 461700N 0480023E до / to 461822N 0472915E - 462325N 0483002E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Астрахань диспетчерский район / Astrakhan CTA: выше 300 м/1000 фт AGL до FL200 / Above 300 M/1000 FT AGL – FL200 Астрахань диспетчерская зона / Astrakhan CTR: от земли до FL060 / GND – FL060
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Астрахань-Подход, Астрахань-Круг, Астрахань-Район, Астрахань-Вышка рус, англ Astrakhan-Approach, Astrakhan-Radar, Astrakhan-Control, Astrakhan-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	3000 фт/ (900) м 3000 FT/ (900) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРВА АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URWA AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы	Позывной	Частота	Часы работы	Примечания
Service designation	Call sign	Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500	к/с	Аварийная частота
		123.100	H24	Emergency FREQ
		129.000	к/с H24	Резервная частота
		124.000	к/с H24	Для ВС Госавиации
ДПП APP	Астрахань-Подход Astrakhan-Approach	126.000	к/с H24	нет NIL
ДПК TWR	Астрахань-Круг Astrakhan-Radar	120.600	к/с H24	нет NIL
Вышка TWR	Астрахань-Вышка Astrakhan-Tower	118.600	к/с H24	Дополнительно выполняет функции Старта, Руления и Посадки Additionally serves as Start, Taxiing and Landing
АТИС ATIS	Астрахань-АТИС Astrakhan-ATIS	131.500 125.625	к/с H24	рус / RUS анг / ENG
	Астрахань-Транзит Astrakhan-Transit	131.900	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Астрахань-Перрон Astrakhan-Apron	119.000	к/с H24	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up

УРВА АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URWA 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
VORDME (9°В/-) (9°Е/-)	ACT AST	116.1 CH 108X	к/с H24	461652.3N 0480033.0E	-100 FT -30 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 09 ILS кат. I (9°В/-) LOC 09 ILS CAT I (9°Е/-)	ИГЖ IGV	110.3	к/с H24	461649.2N 0480229.6E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 09 GP 09		335.0	к/с H24	461707.3N 0475938.8E			3°00', RDH 51 FT / 15.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 09 DME 09	ИГЖ IGV	CH 40X	к/с H24	461707.2N 0475938.8E	-60 FT -18 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС NDB	Г G	315	к/с H24	461708.0N 0475842.5E			268°MAG/0.9 KM RWY 09 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
МРМ MKR		75	к/с H24	461708.1N 0475843.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 27 ILS кат. I (9°В/-) LOC 27 ILS CAT I (9°Е/-)	ИБЙ IBJ	110.5	к/с H24	461706.6N 0475858.8E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7	8
ГРМ 27 GP 27		329.6	к/с H24	461657.2N 0480140.4E			3°00', RDH 52 FT / 15.8 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 27 DME 27	ИБЙ IBJ	CH 42X	к/с H24	461657.2N 0480140.4E	-50 FT -15 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УРВА URWA	108.650 CH 22081	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 09 GLS кат. I GBAS (H) 09 GLS CAT I	G09A	CH 20437	к/с H24	461713.9N 0480010.5E			3°00', TCH 49 FT / 14.9 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 27 GLS кат. I GBAS (H) 27 GLS CAT I	G27A	CH 20848	к/с H24				3°00', TCH 52 FT / 15.8 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением на тяге собственных двигателей, рулением по воздуху или буксировкой спецмашинами.

Руление и буксировка производятся строго по осевым линиям рулежных дорожек и перрона на пониженной скорости.

Установка ВС на МС 01, 02, 1А производится «носом» на восток или на запад.

Выруливание с МС 1А производится на малом газу на пониженной скорости.

МС 1А используется при свободных МС 1 и МС 2.

МС 20 используется при свободных МС 18 и МС 19.

МС 21 используется при свободных МС 16 и МС 17.

МС 22 используется при свободных МС 14 и МС 15.

Установка ВС на МС 8-22 производится «носом» на север или на юг.

Установка ВС на МС 1-7 производится «носом» на север.

МС 40-42 используются только вертолетами государственной авиации.

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

Руление ВС за МС 13-19 при занятых МС 20-22 ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС Ил-76 с РД А и с РД В по осевой линии перрона – при свободных МС 1-4 (1А), 8-13.

Разрешено руление ВС Ту-204 (Ту-214) с РД А, с РД В, с РД D по осевой линии перрона – при занятых МС 1-4 (1А), 8-12 на малом газу за машиной сопровождения.

Руление ВС Ил-76 с РД А и с РД D по осевой линии перрона – при свободных МС 1-6 (1А), 8-19.

Руление с РД А и с РД D (РД В) за МС 8-12 между МС 12 и МС 13 на осевую линию перрона осуществляется следующим образом:

а) ВС Ту-214, Ту-204, Ан-12, Ту-154, Ил-18, Як-42, В737-500, В737-600, В737-700, В737-800, В737-900, А-321, А-320, А-319, Ан-74, Ил-114 – при свободных МС 8-12;

б) ВС Ил-76 – при свободных МС 8-19, 4-6.

Заруливание ВС Ил-76 с РД D осуществляется следующим образом:

а) на МС 20 – через МС 21 при свободных МС 16-19, 21;

б) на МС 21 – через МС 20 при свободных МС 16-19, 20;

в) на МС 21 – через МС 22 при свободных МС 14-19, 22;

г) на МС 22 – через МС 21 при свободных МС 14-19, 21.

Заруливание ВС Ил-76, Ту-204, Ту-214 с РД В на МС за МС 13 – 19 осуществляется следующим образом:

а) на МС 20 - при свободных МС 13-19, 21, 22;

б) на МС 21 - при свободных МС 13-17, 22;

в) на МС 22 - при свободных МС 13-15.

Заруливание ВС Ил-76 с РД В по осевой линии перрона осуществляется следующим образом:

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

ACFT movement on the aerodrome shall be carried out by taxiing under own engines power, by air-taxiing or by towing using special tow tractors.

ACFT taxiing and towing shall be executed at reduced speed strictly along TWY centre lines and apron taxi guide lines.

Parking of ACFT onto stands 01, 02, 1A shall be executed facing east or facing west.

Taxiing of ACFT out of stand 1A shall be executed at idle power and reduced speed.

Stand 1A is AVBL for parking of ACFT when stands 1 and 2 are vacant.

Stand 20 is AVBL for parking of ACFT when stands 18 and 19 are vacant.

Stand 21 is AVBL for parking of ACFT when stands 16 and 17 are vacant.

Stand 22 is AVBL for parking of ACFT when stands 14 and 15 are vacant.

Parking of ACFT onto stands 8-22 shall be executed facing north or facing south.

Parking of ACFT onto stands 1-7 shall be executed facing north.

Stands 40-42 are AVBL only for state aviation helicopters.

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

Taxiing of ACFT behind stands 13-19 when stands 20-22 are occupied is PROHIBITED.

Taxiing of Il-76 ACFT from TWY A and TWY B shall be carried out along apron taxi guide line, when stands 1-4 (1A), 8-13 are vacant.

Taxiing of Tu-204 (Tu-214) ACFT from TWY A, from TWY B, from TWY D is permitted along apron taxi guide line at idle power after "Follow me" vehicle, when stands 1-4 (1A), 8-12 are occupied.

Taxiing of Il-76 ACFT from TWY A and from TWY D shall be carried out along apron taxi guide line, when stands 1-6 (1A), 8-19 are vacant.

Taxiing of ACFT from TWY A and from TWY D (TWY B) behind stands 8-12 between stands 12 and 13 to apron taxi guide line shall be executed as follows:

а) Tu-214, Tu-204, An-12, Ту-154, Ил-18, Як-42, В737-500, В737-600, В737-700, В737-800, В737-900, А-321, А-320, А-319, Ан-74, Ил-114 ACFT– when stands 8-12 are vacant;

б) Il-76 ACFT – when stands 8-19, 4-6 are vacant.

Taxiing of Il-76 ACFT from TWY D shall be executed as follows:

а) into stand 20 – through stand 21, when stands 16-19, 21 are vacant;

б) into stand 21 – through stand 20, when stands 16-19, 20 are vacant;

в) into stand 21 – through stand 22, when stands 14-19, 22 are vacant;

г) into stand 22 – through stand 21, when stands 14-19, 21 are vacant.

Taxiing of Il-76, Tu-204, Tu-214 ACFT from TWY B into stands behind stands 13-19 shall be executed as follows:

а) into stand 20 - when stands 13-19, 21, 22 are vacant;

б) into stand 21 - when stands 13-17, 22 are vacant;

в) into stand 22 - when stands 13-15 are vacant.

Taxiing of Il-76 ACFT from TWY B along apron taxi guide line shall be executed as follows:

а) на МС 20 - через МС 21 при свободных МС 4-6, 12-19, 21;

б) на МС 21 - через МС 20 при свободных МС 4-6, 12-19, 20.

Заруливание ВС B737-800, B737-900, A-321, A-320 с РД В по осевой линии перрона осуществляется следующим образом:

а) на МС 20 носом на юг при свободных МС 18, 19;

б) на МС 21 носом на юг при свободных МС 16, 17;

с) на МС 22 носом на юг при свободных МС 14, 15.

Заруливание ВС Ту-204, Ту-214 с РД В по осевой линии перрона на МС 20, 21, 22 осуществляется при свободной МС 12.

2.2 Отправление

Руление ВС за МС 13-19 при занятых МС 20-22 ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС Ил-76 с РД А на РД В по осевой линии перрона - при свободных МС 1-4 (1А), 8-13.

Разрешено руление ВС Ту-204 (Ту-214) на РД А, на РД В, на РД D по осевой линии перрона - при занятых МС 1-4 (1А), 8-12 на малом газу за машиной сопровождения.

Руление ВС Ил-76 на РД А, на РД D по осевой линии перрона - при свободных МС 1-6 (1А), 8-19.

Руление на РД А, РД D, РД В за МС 8-12 между МС 12 и МС 13 на осевую линию перрона осуществляется следующим образом:

а) ВС Ту-214, Ту-204, Ан-12, Ту-154, Ил-18, Як-42, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, B737-900, A-321, A-320, A-319, Ан-74, Ил-114 - при свободных МС 8-12;

б) ВС Ил-76 - при свободных МС 8-19, 4-6.

Выруливание ВС Ил-76 на РД D осуществляется следующим образом:

а) с МС 21 - при свободных МС 18-19;

б) с МС 22 - при свободных МС 16-19.

В случае получения доклада от экипажа ВС о готовности к вылету не от начала ВПП и выполнению взлета без остановки на исполнительном старте (за исключением процедур LVP), диспетчер «Астрахань-Вышка» определяет порядок выпуска ВС. Окончательное решение о вылете не от начала ВПП и выполнении взлета без остановки принимает КВС.

В целях ускорения движения экипажу ВС может выдаваться разрешение на немедленный взлет до того, как ВС займет исполнительный старт. Разрешение на взлет без остановки на исполнительном старте включает маркированный номер ВПП и приземный ветер (направление и скорость с учетом его порывов).

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

См. AD 2.1 URWA-40.1.

4. Зона стоянки для вертолетов

См. AD 2.1 URWA-40.1.

5. Перрон

Размещение ВС на перронах - см. AD 2.1 URWA-40.1.

а) into stand 20 - through stand 21, when stands 4-6, 12-19, 21 are vacant;

б) into stand 21 - through stand 20, when stands 4-6, 12-19, 20 are vacant.

Taxiing of B737-800, B737-900, A-321, A-320 ACFT from TWY B along apron taxi guide line shall be executed as follows:

а) into stand 20 facing south, when stands 18, 19 are vacant;

б) into stand 21 facing south, when stands 16, 17 are vacant;

с) into stand 22 facing south, when stands 14, 15 are vacant.

Taxiing of Tu-204, Tu-214 ACFT into stands 20, 21, 22 from TWY B along the apron taxi guide line shall be carried out when stand 12 is vacant.

2.2 Departure

Taxiing of ACFT behind stands 13-19, when stands 20-22 are occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of Il-76 ACFT from TWY A to TWY B shall be carried out along the apron taxi guide line when stands 1-4 (1A), 8-13 are vacant.

Taxiing of Tu-204 (Tu-214) ACFT to TWY A, TWY B, TWY D is permitted along the apron taxi guide line at idle power after "Follow-me" vehicle, when stands 1-4 (1A), 8-12 are occupied.

Taxiing of Il-76 ACFT to TWY A, TWY D shall be carried out along the apron taxi guide line when stands 1-6 (1A), 8-19 are vacant.

Taxiing to TWY A, TWY D, TWY B behind stands 8-12 between stand 12 and stand 13 onto the apron taxi guide line shall be carried out as follows:

а) Tu-214, Tu-204, An-12, Tu-154, Il-18, Yak-42, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, B737-900, A-321, A-320, A-319, An-74, Il-114 ACFT - when stands 8-12 are vacant;

б) Il-76 ACFT - when stands 8-19, 4-6 are vacant.

Taxiing of Il-76 ACFT onto TWY D shall be executed as follows:

а) from stand 21 - when stands 18-19 are vacant;

б) from stand 22 - when stands 16-19 are vacant.

In case when the flight crew's report of readiness to depart not from the beginning of RWY and execution of take-off WO stop at line-up position (excluding LVP) is obtained, «Astrakhan-Tower» controller determines ACFT departure sequence. The final decision for take-off not from the beginning of RWY and execution of take-off WO stop at line-up position shall be made by the pilot-in-command.

To expedite traffic, the flight crew may be cleared for immediate take-off before ACFT occupies line-up position. The clearance for take-off WO stop at line-up position includes RWY marking number and surface wind (direction and speed taking into account its gusts).

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

See AD 2.1 URWA-40.1.

4. Parking area for helicopters

See AD 2.1 URWA-40.1.

5. Apron

ACFT parking on the aprons - see AD 2.1 URWA-40.1.

6. Ограничение при рулении

При установке ВС В737-800, В737-900, А-320, А-321 на МС 14-18 носом на север руление ВС и движение спецтранспорта за МС 14-18 ЗАПРЕЩЕНО. Подъезд спецтранспорта к ВС разрешен только под руководством лица, ответственного за обслуживание ВС.

Установка ВС В737-800, В737-900, А-320, А-321 на МС 14-18 носом на юг ЗАПРЕЩЕНА.

При установке ВС В767-400 на МС 01 ЗАПРЕЩАЕТСЯ движение спецтранспорта за хвостами ВС. Подъезд спецтранспорта к ВС разрешен только под руководством лица, ответственного за обслуживание ВС.

Руление ВС за МС 8-12 и установка ВС и вертолетов в темное время суток на/с МС 8-12 производится за машиной сопровождения.

Руление (буксировка) производится с разрешения диспетчера «Астрахань-Вышка». Скорость руления выбирает КВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Установка вертолетов разрешена на МС 01, 02, 1А, 1-22, 40-42.

Для вертолетов типа Ка-32, Ка-226, ANST, Ми-8:

а) установку на тупиковые стоянки (МС 1-7) производить носом на север;

б) заруливание на тупиковую стоянку носом на юг производить буксировкой через соседнюю свободную стоянку, соблюдая эксплуатационный радиус поворота;

с) выруливание с тупиковых стоянок производить буксировкой до мест запуска двигателей, расположенных на осевой линии перрона и в точках запуска на РД А, РД В до границ критических зон РМС;

д) при необходимости выполнения полета, обеспечивающего поисково-спасательные работы, полеты санитарной авиации, полеты государственной авиации разрешается запуск двигателей на МС 1-7 и выруливание с них на тяге собственных двигателей.

Для Ми-8 выруливание с МС 7 разрешено только при свободной МС 6. Для Ка-226, ANST, Ка-32 выруливание с МС 1-7 разрешается производить рулением по воздуху (перемещением) при условии соблюдения ограничений, изложенных в РЛЭ. Ответственность за безопасность руления по воздуху (перемещение) несет КВС и инженерно-технический персонал эксплуатанта ВС;

е) заруливание/выруливание на/с перрон в район МС «Площадка трудоемких работ» осуществлять буксировкой;

ф) заруливание/выруливание Ми-8 на/с МС 8 на тяге собственных двигателей выполнять при свободном МС 9;

г) заруливание/выруливание Ми-8 на/с МС 19 на тяге собственных двигателей осуществлять при свободном МС 18;

h) при необходимости, по разрешению диспетчера «Астрахань-Вышка» допускается руление по воздуху (перемещение) с МС 8-19 на ВПП при вылете и с ВПП на МС при прилете, при условии соблюдения ограничений, изложенных в РЛЭ. Ответственность за безопасность руления по воздуху (перемещение) несет КВС и инженерно-технический персонал эксплуатанта ВС.

и) на МС 40-42 установка вертолетов выполняется только рулением по воздуху (перемещением) после посадки на ВПП 09/27. Руление по воздуху (перемещение) с/на ВПП 09/27 разрешены в секторе 185°-125°, с соблюдением дистанций, интервалов и безопасных высот пролёта препятствий.

6. Taxiing – limitations

When B737-800, B737-900, A-320, A-321 ACFT are parked on stands 14-18 facing north, taxiing of ACFT and movement of special vehicles behind these stands are PROHIBITED. Access of special vehicles to ACFT is permitted only under the supervision of the personnel responsible for ACFT servicing.

Parking of B737-800, B737-900, A-320, A-321 ACFT onto stands 14-18 facing south is PROHIBITED.

When B767-400 ACFT is parked on stand 01, movement of special vehicles behind ACFT tail-ends is PROHIBITED. Access of special vehicles to ACFT is permitted only under the supervision of the personnel responsible for ACFT servicing.

When it is dark, taxiing of ACFT and HEL into and out of stands 8-12 and taxiing behind these stands shall be executed after "Follow-me" vehicle.

Taxiing (towing) shall be carried out by permission of "Astrakhan-Tower" controller. Taxiing speed is determined by the pilot-in-command considering TWY condition, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions. In all cases taxiing speed shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual.

Parking of helicopters is permitted on stands 01, 02, 1A, 1-22, 40-42.

For Ka-32, Ka-226, ANST Mi-8 HEL:

a) parking of HEL onto cul-de-sac stands 1-7 shall be executed facing north;

b) taxiing into a cul-de-sac stand facing south shall be executed by towing through adjacent vacant stand maintaining the operational radius of turn;

c) taxiing out of cul-de-sac stands to engines start-up points located on apron taxi guide line and on TWY A, TWY B before ILS critical area shall be executed by towing;

d) it is permitted for ACFT conducting search and rescue flights, medical flights and state aviation flights to start engines on stands 1-7 and taxi out of these stands under own engines power.

Mi-8 HEL may taxi out of stand 7 only if stand 6 is vacant. Ka-226, ANST, Ka-32 HEL may taxi out of stands 1-7 by air-taxiing provided the restrictions described in the Aeroplane Flight Manual are complied with. The responsibility for safety of taxi operations (movement) of HEL by air lies with the pilot-in-command and maintenance personnel of ACFT operator;

e) taxiing to/from the apron near labour-intensive work area shall be carried out by towing;

f) taxiing of Mi-8 HEL into/out of stand 8 under own engines power shall be carried out when stand 9 is vacant;

g) taxiing of Mi-8 HEL into/out of stand 19 under own engines power shall be carried out when stand 18 is vacant;

h) if necessary, by clearance of «Astrakhan-Tower» controller, air-taxiing is permitted from stands 8-19 to RWY during departure and from RWY to stand during arrival provided the restrictions described in the Aeroplane Flight Manual are complied with. The responsibility for air-taxiing safety lies with the pilot-in-command and maintenance personnel of ACFT operator.

i) Helicopters shall be parked on stands 40-42 only by air-taxiing after landing on RWY 09/27. Air-taxiing to/from RWY 09/27 is permitted within sector 185°-125° observing the distances, intervals and safe obstacle clearance heights.

При невозможности перемещения вертолетов на МС 40-42, посадка производится на ВПП по указанию диспетчера "Астрахань-Вышка". Установка вертолетов на МС перрона производится по указанию диспетчера "Астрахань-Вышка".

Для вертолета типа EC-135:

а) заруливание/выруливание с/на МС «Площадка трудоемких работ» и перрон в районе МС «Площадка трудоемких работ» производится рулением по воздуху (перемещением).

б) при необходимости, по разрешению диспетчера "Астрахань-Вышка" допускается руление по воздуху (перемещение) с МС 8-19 на ВПП при вылете и с ВПП на МС при прилете, при условии соблюдения ограничений, изложенных в РЛЭ.

Ответственность за безопасность руления по воздуху (перемещения) несет КВС и инженерно-технический персонал эксплуатанта ВС.

Буксировку всех типов ВС с МС 1-7 для запуска авиадвигателей производить на осевую линию перрона или в точку запуска на РД А, РД В до границ критических зон РМС.

7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Эвакуация воздушных судов иностранного и отечественного производства производится с привлечением Эксплуатанта.

УРВА АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Общие положения

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

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

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

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

В ночное время разрешаются вылеты и прибытие ВС, уровень шума которых не превышает требования, предусмотренные главой 3 Приложения 16 ИКАО.

Ограничения на взлет

Ограничения на взлет - согласно РЛЭ.

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.

Ограничения на посадку

При заходе на посадку применяются методы, предусмотренные Руководством по летной эксплуатации конкретных типов ВС и связанные с подходом к ВПП с гладким крылом и дальнейшим выпуском шасси и закрылков (на промежуточный угол) перед входом в глиссаду и довыпуском закрылков на глиссаде.

Особое внимание следует обратить на требование о необходимости выдерживания при заходе на посадку одинакового режима работы всех двигателей, что приводит к заметному снижению шума.

Ограничения на посадку - согласно РЛЭ,

If unable to air taxi to stands 40-42, helicopters shall land on the runway as instructed by "Astrakhan-Tower" controller. Helicopters shall be parked on the stands of the apron as instructed by "Astrakhan-Tower" controller.

For EC-135 HEL:

a) taxiing to/from labour-intensive work area and the apron near labour-intensive work area shall be carried out by air taxiing (air manoeuvring).

b) if necessary, by clearance of «Astrakhan-Tower» controller, air-taxiing is permitted from stands 8-19 to RWY during departure and from RWY to stand during arrival provided the restrictions described in the Aeroplane Flight Manual are complied with.

The responsibility for air-taxiing safety lies with the pilot-in-command and maintenance personnel of ACFT operator.

Towing of ACFT of all types out of stands 1-7 for engines start-up shall be executed to apron taxi guide line or to engines start-up points on TWY A, TWY B before ILS critical area.

7. Removal of disabled aircraft

Removal of disabled foreign-made and home-made ACFT shall be executed with the involvement of ACFT operator.

URWA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General provisions

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

Noise abatement procedures shall not be carried out at the expense of reducing flight safety.

Noise abatement procedures shall not be carried out in case of one of the aircraft engines failure during take-off.

Noise abatement approach procedures shall be carried out by flight crews of all aircraft.

In the night-time departure and arrival are permitted for ACFT producing noise at level not exceeding the requirements envisaged by ICAO Annex 16, Chapter 3.

Take-off restrictions

Take-off restrictions - according to the Aeroplane Flight Manual.

Special take-off procedures:

flight crews shall apply noise abatement departure (take-off and climb) procedures 1 or 2: NADP 1 and NADP 2, and pilot-in-command may use any procedure in order to reach the required outcome.

Landing restrictions

When executing approach, flight crews shall apply procedures envisaged by the Aeroplane Flight Manual for specific aircraft types provided that approach to RWY is carried out with a clean wing and subsequent extension of the landing gear and flaps (to the intermediate angle) before intercepting the glide path and further extension of flaps on the glide path.

Special attention should be paid to the requirement to maintain the same power of all engines during approach which leads to significant noise reduction.

Landing restrictions - according to the Aeroplane Flight Manual.

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

Процедуры применяются при выполнении взлетов воздушных судов в условиях ограниченной видимости.

Оповещение об ухудшении дальности видимости на ВПП до значений менее 550 м производится:

- a) служб, обеспечивающих полеты, термином: «Процедуры при ограниченной видимости»;
- b) экипажей ВС по АТИС или диспетчером Вышки фразой: *«Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте ваш минимум».*

После посадки ВС освобождает ВПП по РД по указанию диспетчера Вышки. Экипаж ВС обязан доложить об освобождении ВПП не ранее пересечения границы критической зоны ILS.

Руление ВС по площади маневрирования осуществляется на пониженной скорости.

Ответственность за назначение маршрута руления по площади маневрирования и перрону возлагается на диспетчера Вышки.

Ответственность за несанкционированное вырубивание на ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования и перрону несёт экипаж ВС.

2 Процедуры полетов по ППП

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

Особенности выполнения полетов в диспетчерском районе и диспетчерской зоне аэродрома Астрахань обусловлены близким расположением г. Астрахань и ведомственного аэродрома Приволжский. В связи с этим введены дополнительные ограничения:

- схемы заходов на посадку и схемы выходов независимо от рабочего старта исключают полеты над городом.

Выполнение полетов с использованием давления QNH

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляется в футах по давлению аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере – QNH.

В сводке АТИС передается значение давления QNH аэродрома в гПа, а также давление QFE в мм рт. ст. и гПа.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами (футы QNH – метры QFE).

Визуальный заход на посадку

Разрешение на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна при наличии следующих условий:

- у экипажа имеется возможность поддерживать визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами, о чем органу ОВД производится доклад;
- метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и посадку, о чем также производится доклад органу ОВД.

После запроса экипажа о выполнении визуального захода на посадку орган ОВД оценивает воздушную обстановку и разрешает (или запрещает с указанием причин) визуальный заход.

При выполнении визуального захода на посадку экипаж ВС поддерживает постоянный визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами.

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

LVP are applied during take-off operations in low visibility conditions.

Reduction of the runway visual range to values less than 550 m will be notified to:

- a) services providing flights using the phrase: “Low visibility procedures”;
- b) flight crews via ATIS or by “Astrakhan-Tower” controller using the phrase: *“Low visibility procedures in progress, check your minimum”.*

After landing ACFT shall vacate the RWY via TWY by TWR controller’s instruction. Flight crew must report RWY vacated not earlier than crossing the boundary of ILS critical area.

ACFT shall taxi along the manoeuvring area at reduced speed.

The responsibility for assignment of taxi routes on the manoeuvring area is placed on “Astrakhan-Tower” controller.

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

2. Procedures for IFR flights

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

Peculiarities of flight operations in Astrakhan CTA and CTR are defined by close location of Astrakhan city and Privolzhskiy military aerodrome. For this reason, the following additional restrictions are applied:

- approach procedures and SIDs, irrespective of operational heading, do not allow flights over the city.

Flight operations using QNH pressure

ATS unit assigns and the flight crew shall maintain altitudes below the transition level in feet based upon the aerodrome QNH – atmospheric pressure at aerodrome elevation set to mean sea level based upon the standard atmosphere.

The value of QNH pressure is broadcasted in ATIS message in hPa as well as QFE pressure in mm of Hg column and hPa.

The flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH must have conversion tables (conversion table feet QNH – metres QFE).

Visual approach

Clearance to execute visual approach shall be requested by flight crew under the following conditions:

- flight crew is able to maintain visual contact with RWY or its references and reports it to ATS unit;

- meteorological conditions allow to execute visual approach and landing of which flight crew informs ATS unit.

After receiving flight crew’s request to execute a visual approach ATS unit evaluates air situation and issues clearance to carry out visual approach (or prohibits execution, indicating the reasons).

While executing visual approach flight crew shall maintain continuous visual contact with runway or its references.

При выполнении визуального захода на посадку ответственность за выдерживание безопасных высот полета, безопасный пролет препятствий и выдерживание эшелонирования относительно находящегося впереди воздушного судна после его обнаружения, возлагается на экипаж ВС.

3. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационное обслуживание в диспетчерском районе аэродрома осуществляется диспетчером ДПП и ДПК аэропорта Астрахань.

Карты радиолокационного контроля не публикуются.

В диспетчерском районе и диспетчерской зоне аэродрома Астрахань контроль и ОВД осуществляется средствами наблюдения: ОРЛ-А, ОРЛ-Т, АЗН-В (ADS-B), АРП.

4. 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 1.6.1 настоящего АИП.

Заход на посадку осуществляется по схеме захода на посадку.

При отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме посадки уйти на запасной аэродром.

5. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП выполняются в визуальных метеоусловиях с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС в соответствии с действующими правилами полетов в воздушном пространстве РФ.

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

Орган ОВД оперативно информирует экипаж, когда:

- видимость улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее следующих значений: 800 м, 1500 м, 2000 м, 3000 м;

- дальность видимости на ВПП (RVR) улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее следующих значений: 200 м, 300 м, 350 м, 550 м, 800 м;

- высота нижней границы облаков (или вертикальная видимость) достигает или превышает, или становится менее одного из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м, 300 м.

During execution of visual approach the responsibility for maintaining safe flight altitudes, safe overflying of obstacles, maintaining separation from preceding ACFT after its detection is completely placed on the flight crew.

3. ATS surveillance procedures

Radar service within CTA is provided by APP and TWR ("Astrakhan-Radar") controllers of Astrakhan AD.

Radar control charts are not published.

Radar control and ATS within Astrakhan CTA, CTR are executed using TAR, RSR, ADS-B, ADF.

4. Communication failure

In case of radio communication failure flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6.1 section of the present AIP.

Approach is executed in accordance with the approach procedure.

ACFT shall proceed to the alternate aerodrome, if weather conditions do not allow to land at the destination aerodrome.

5. Procedures for VFR flights

VFR flights shall be carried out under visual meteorological conditions with maximum caution of the flight crew in accordance with the valid flight rules in the airspace of the Russian Federation.

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

ATS unit timely informs the flight crew when:

- visibility is improving and reaching or exceeding, or deteriorating and becoming less than one or more of the following values: 800 m, 1500 m, 2000 m, 3000 m;

- RVR is improving and reaching or exceeding, or deteriorating and becoming less than one or more of the following values: 200 m, 300 m, 350 m, 550 m, 800 m;

- the height of cloud base (vertical visibility) is reaching or exceeding, or becoming less than one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m, 300 m.

УРВА АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**Миграция птиц**

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена близким расположением моря, рек, протоков, лиманов, рисовых полей, свалки и дачных участков, что способствует сосредоточению различных видов птиц.

Летное поле аэродрома привлекательно для птиц, гнездящихся на приаэродромной территории. Отмечены полеты отдельных особей орланов-белохвостов в непосредственной близости от пролетающих самолетов на высоте 0 фт/0 м - 1700 фт/500 м от уровня земной поверхности, главным образом в пределах полосы подходов ВПП 27.

Непосредственно на аэродроме в летний период на ВПП и вблизи нее скапливаются стаи голубей, скворцов и ворон.

В районе летного поля проводятся мероприятия по регулированию численности птиц и их отпугиванию.

Сезонная

Над территорией пролегает поток сезонной миграции птиц, проходящий с юга по западному побережью Каспийского моря в северо-западный и северо-восточный районы Европейской территории России через Астрахань и далее к северу по р. Волга при осенней миграции и в обратном направлении при весенней миграции.

Основными видами мигрирующих птиц являются утки, гуси, лебеди, стрепет.

Осенняя миграция проходит с августа по декабрь, весенняя – с февраля по май.

При сезонной миграции высота полетов птиц от 0 фт/0 м до 30000 фт/9000 м от уровня земной поверхности.

Суточная

Ежедневно в течение года, с наступлением утренних сумерек стаи птиц пролетают одним потоком через восточную и западную часть аэродрома на юг, второй поток птиц – от города в юго-восточном направлении на высоте 260 фт/80 м - 700 фт/200 м от уровня земной поверхности. Вечером перелет происходит обратно к месту ночевки.

При суточной миграции высота полетов птиц от 0 фт/0 м до 3300 фт/1000 м от уровня земной поверхности.

URWA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**Bird migration**

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by proximity of the sea, rivers, river branches, lagoons, rice fields, a landfill and summer houses which favour concentration of different bird species.

The airfield of the aerodrome attracts birds nesting in aerodrome environs. Single white-tailed eagles were detected passing close to the aircraft at 0 ft/0 m - 1700 ft/500 m AGL mainly on approach paths of RWY 27.

In summer, flocks of pigeons, starlings and crows concentrate directly at the aerodrome, on the runway and around it.

Measures for bird population control and scaring are carried out in the vicinity of the airfield.

Seasonal

In autumn the route of seasonal bird migration runs from the south along the west coast of the Caspian Sea to the north-western and north-eastern regions of the European territory of Russia through Astrakhan and further north along the Volga river and backwards in spring.

The main migrating bird species are ducks, geese, swans, little bustards.

In autumn, birds migrate from August till December, in spring – from February till May.

Seasonal bird migration takes place from 0 ft/0 m up to 30000 ft/9000 m AGL.

Daily

Daily throughout the year in the morning twilight, a flow of bird flocks migrates across the eastern and western parts of the aerodrome to the south, and another flow of birds – from the city to the south-east at 260 ft/80 m - 700 ft/200 m AGL. In the evening, birds return to their roosting site.

Daily bird migration takes place from 0 фт/0 м до 3300 фт/1000 м AGL.

УРВА АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**URWA AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 URWA-31 AD 2.1 URWA-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 09/27	AD 2.1 URWA-33
Aerodrome Ground Movement – ICAO	AD 2.1 URWA-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 URWA-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 URWA-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 URWA-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 09	AD 2.1 URWA-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 27	AD 2.1 URWA-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 09	AD 2.1 URWA-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 27	AD 2.1 URWA-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 09	AD 2.1 URWA-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 27	AD 2.1 URWA-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 09/27	AD 2.1 URWA-89
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 09	AD 2.1 URWA-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 27	AD 2.1 URWA-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 09	AD 2.1 URWA-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 27	AD 2.1 URWA-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 09	AD 2.1 URWA-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 27	AD 2.1 URWA-102
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 09	AD 2.1 URWA-103
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 27	AD 2.1 URWA-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 09	AD 2.1 URWA-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 27	AD 2.1 URWA-106
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 09/27	AD 2.1 URWA-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 09	AD 2.1 URWA-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 27	AD 2.1 URWA-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 09	AD 2.1 URWA-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 27	AD 2.1 URWA-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 09	AD 2.1 URWA-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 27	AD 2.1 URWA-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 09	AD 2.1 URWA-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 27	AD 2.1 URWA-158
VFR Departure Chart RWY 09	AD 2.1 URWA-203
VFR Departure Chart RWY 27	AD 2.1 URWA-204
VFR Arrival Chart RWY 09	AD 2.1 URWA-205
VFR Arrival Chart RWY 27	AD 2.1 URWA-206