

УХММ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UHMM AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.УХММ МАГАДАН/Сокол
UHMM MAGADAN/SokolУХММ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UHMM AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	595439с 1504313в. В центре ВПП 595439N 1504313E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	38 км С г. Магадана, 1,5 км ЮЗ п. Сокол 38 KM N of Magadan, 1.5 KM SW of Sokol settlement
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	575 фт/ 175 м/ 17.5°С 575 FT/ 175 M/ 17.5°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	60 фт/ 18 м 60 FT/ 18 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	11°З (2020)/ 7.2°З 11°W (2020)/ 7.2°W
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 Магадан», Россия, 685918, г. Магадан, пгт Сокол, Аэропорт Joint Stock Company «Magadan Airport», Airport, Sokol settlement, Magadan, 685918, Russia Тел./Tel.: (413-2) 690-777 Факс/Fax: (413-2) 690-824 E-mail: airport-magadan@mail.ru AFS: УХММЫДЫБ / UHMMYDYX
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

УХММ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UHMM AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ВС-ЧТ: 2145-0700; ЧТ, ПТ: 2145-0545 празд: не работает SUN-THU: 2145-0700; THU, FRI: 2145-0545 HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	П/Р HS
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	П/Р HS
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	П/Р HS
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	нет NIL
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	2100-0900
9.	Обслуживание Handling	П/Р HS
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	П/Р HS
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 2130-0930 AD OPR HR: 2130-0930 2. Тм = UTC + 11 часов LT = UTC + 11 HR 3. Во время регламента работы АД прием чартерных и грузовых рейсов, следующих вне расписания, только по согласованию с оператором аэродрома - АО «Аэропорт Магадан». During AD OPR HR arrival of non-scheduled charter and cargo flights is subject to approval of AD Operator - JSC «Magadan Airport». 4. Вне регламента работы АД: АД в качестве запасного не используется; наземное обслуживание ВС не предоставляется; выпуск/прием ВС для выполнения поисково-спасательных работ осуществляет эксплуатант. Outside AD OPR HR: AD is not AVBL as an alternate; ground handling of ACFT is not provided; arrival and departure of ACFT executing SAR flights are provided by the ACFT operator.

	5. Вне регламента работы АД оператор предоставляет органу ОВД информацию о состоянии рабочей площадки АД: - за 2 часа до начала работы АД; - по запросу. Outside AD OPR HR the AD operator provides ATS unit with information about the condition of the AD movement area: - 2 HR before the beginning of AD OPR HR; - upon request.
--	---

УХММ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UHMM AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ TS-1, RT
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	ТЗА-10, ТЗА-14-ПЦ-15, ТЗ-22, ТЗА-30, RFS-40, ТЗА- 45 TZA-10, TZA-14-PC-15, TZ-22, TZA-30, RFS-40, TZA-45
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Спецмашина «Элефант Бета», установка «Элефант Микро» для противообледенительной обработки ВС "Elephant Beta" special vehicle and "Elephant Micro" de-icer for de-icing treatment of ACFT
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	1. Для обслуживания ВС предоставляются: - средства электропитания Houchin C690, АПА-5; - средства подогрева салонов Polar GSH-1, УМП- 350; - средства обеспечения запуска авиадвигателей УВЗ PSC2500; - типы ПОЖ: Тип 1 - Octaflo Lyod; Тип 4 - Maxflight AVIA. The following equipment is provided for ACFT handling: - power units Houchin C690, mobile power generating unit APA-5; - aircraft heaters Polar GSH-1, universal engine heater UMP-350; - Air Start Unit (ASU) start-up compressors PSC-2500; - de-icing fluid types: type 1 – Octaflo Lyod; type 4 – Maxflight AVIA. 2. Самолетные масла, запасные части и ремонтное оборудование предоставляет эксплуатант ВС. Aviation oils, spare parts and repair equipment are provided by ACFT operator.

УХММ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UHMM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта, гостиницы в пгт Сокол и г. Магадан Airport hotel, hotels in Sokol settlement and Magadan
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Buses, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале. Служба скорой помощи в пгт Сокол, больницы в г. Магадане. Medical post in airport terminal. Ambulance service in Sokol settlement, hospitals in Magadan.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется в пгт. Сокол Post office AVBL in Sokol settlement
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется в г. Магадан AVBL in Magadan
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХММ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
УНММ AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	2130-0930, кат. 8 2130-0930, CAT 8
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	На АД имеются средства эвакуации ВС: - приспособление для поднятия ВС за носовую часть грузоподъемностью 60 тонн; - приспособление для поднятия ВС за крыло грузоподъемностью 80 тонн; - приспособление для буксировки ВС с тяговым усилием до 72 тонн; - приспособление для буксировки ВС, получивших повреждение основных опор; - аварийная техническая аптечка. Эвакуацию ВС обеспечивает аварийно-спасательный расчет ИАС АО «Аэропорт Магадан» совместно с линейной станцией Северо-Восточного филиала АО «Авиакомпания «ИрАэро». The following equipment for removal of disabled ACFT are AVBL at the aerodrome: - a device with a lifting capacity of 60 tons for lifting the ACFT by its nose; - a device with a lifting capacity of 80 tons for lifting the ACFT by its wing; - a device with a towing force of up to 72 tons for ACFT towing; - a device for towing of ACFT with damaged main landing gear; - emergency maintenance kit. ACFT removal is provided by the search and rescue team of Aerodrome Engineering Service of Joint Stock Company «Magadan Airport» together with the line station of the North-Eastern Branch of "IrAero" Airlines" JSC.
4.	Примечания Remarks	На АД отсутствует пневмотканевый подъемник для подъема ВС, имеющих убранные и поврежденные шасси. Дополнительными средствами эвакуации применительно к конкретному ВС обеспечивает эксплуатант ВС (авиакомпания). Air lifting bag for lifting of ACFT with retracted and damaged landing gear is not AVBL at AD. Additional removal devices for the particular ACFT shall be provided by ACFT operator (airline).

УХММ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
УНММ AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются: плужно-щеточные машины; фрезерно-роторные снегоочистители; комбинированные поливомоечные машины; пескочахлосы; тепловые и ветровые машины; спецмашины и оборудование для обработки аэродромных покрытий жидкими и гранулированными антигололедными химреагентами, автотракторная техника. The following equipment is AVBL: plow-brush machines; snow blowers; water-jetting vehicles; sand spreaders; heating and stream wind machines; special vehicles and equipment for treatment of the airfield with liquid and granulated de-icing chemical reagents, mechanical-transport vehicles and tractors.
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1 очередь: ВПП 10/28; летная полоса на ширину 10 м от границ ВПП; РД 3, РД 4, перрон; огни ССО, указатели на ВПП и РД; необходимые МС, зоны КРМ, ГРМ (при необходимости). 2 очередь: остальные МС, РД 1, МРД, обочины РД 1, РД 3, РД 4. 3 очередь: свободные зоны на половину длины, спланированная часть летной полосы на ширину 25 м от границ ВПП; обочины МС; подъездные пути к объектам аэропорта. 1. RWY 10/28; runway strip to a width of 10 m from RWY edges; TWY 3, TWY 4, apron; LGT equipment, runway and taxiway designation signs, required stands, LOC and GP areas (if required). 2. Other stands, TWY 1, MAIN TWY, shoulders of TWY 1, TWY 3, TWY 4. 3. CWY over half of their length, graded portion of runway strip to a width of 25 m from runway edges, shoulders of stands, access roads to AD facilities.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Перрон / Apron MC / Stands: - от MC 17 до MC 19 / from stand 17 to stand 19 – бетон / Concrete, PCN 68/R/B/W/T*, PCN 67/R/A/W/T**. - от MC 22 до MC 24 и от MC 29 до MC 33 / from stand 22 to stand 24 and from stand 22 to stand 24 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 43/R/B/X/T*, PCN 49/R/A/X/T**. - маршруты руления ВС на перроне от MC 22 до MC 33 / taxi routes on apron from stand 22 to stand 33 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 41/R/B/X/T*, PCN 45/R/A/X/T**. - от MC 25 до MC 28 / from stand 25 to stand 28 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 69/F/D/Y/T*, PCN 90/F/D/Y/T**. - от MC 34 до MC 35 / from stand 34 to stand 35 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 68/R/B/X/T*, PCN 72/R/A/X/T**. - MC 39, 40 / stands 39, 40 – бетон / Concrete, PCN 33/R/B/X/T*, PCN 38/R/A/X/T**. * - с 11 апр по 31 окт / 11 APR – 31 OCT ** - с 01 ноя по 10 апр / 01 NOV – 10 APR
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: 1 – 18 М, бетон / Concrete, PCN 9/R/B/X/T*, PCN 11/R/A/X/T**. 3 – 16 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 41/R/B/X/T*, PCN 45/R/A/X/T**. 4 – 22 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 64/R/B/X/T*, PCN 63/R/A/X/T**. МРД / MAIN TWY – 18 М, бетон / Concrete, PCN 11/R/B/X/T*, PCN 13/R/A/X/T**. * - с 11 апр по 31 окт / 11 APR – 31 OCT ** - с 01 ноя по 10 апр / 01 NOV – 10 APR
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УХММ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UHMM 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	Оси руления ВС, Т-образные знаки остановки ВС, Номера стоянок ; контуры зон обслуживания ВС. Визуальных средств управления рулением нет. Taxi guide lines, T-shaped ACFT stop signs, Stand numbers; stand safety lines. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, знаки схода с ВПП, направления движения, места ожидания при рулении; осевая линия; край РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, runway exit signs, direction signs, taxi-holding positions; taxiway centre line, all TWY edges.
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	<p>Боковые (рулежные) огни МРД и РД 1 отсутствуют. Ночью, а также днем при видимости менее 2000 м руление ВС по МРД и РД 1 осуществляется за машиной сопровождения.</p> <p>Сход с ВПП на РД 1, РД 3 осуществлять при повышенном внимании экипажа.</p> <p>Руление ВС с 4 двигателями по РД 3, РД 4 осуществлять с использованием тяги внутренних двигателей на пониженной скорости.</p> <p>Знаки схода с ВПП на РД 1, РД 3 установлены на удалении менее 60 м от точки сопряжения линии поворота с осевой линией ВПП.</p> <p>Размеры знаков схода с ВПП на РД 1, РД 3 и знаков направления движения, установленных на МРД, РД 1, РД 3 менее нормативных.</p> <p>TWY edge lights are not AVBL on MAIN TWY and TWY 1.</p> <p>At night and in the day-time when visibility is less than 2000 m ACFT taxiing via MAIN TWY and TWY 1 shall be carried after "Follow-me" vehicle.</p> <p>ACFT taxiing from RWY to TWY 1, 3 shall be carried out with increased caution of the flight crew.</p> <p>Taxiing of four-engine ACFT via TWY 3, 4 shall be carried out under inboard engines power at reduced speed.</p> <p>Runway exit signs to TWY 1, 3 are located at a distance less than 60 m from the point of junction of taxiway curve and runway centre line.</p> <p>Dimensions of the runway exit signs to TWY 1, 3 and direction signs on MAIN TWY, TWY 1, 3 are less than standard.</p>
----	-----------------------	---

УХММ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UHMM 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

УХММ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UHMM AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Магадан Magadan 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 Магадан 30 часов Magadan aeronautical meteorological centre 30 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 30 минут TREND 30 MIN
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Предполетный инструктаж и/или консультация по запросу Pre-flight briefing and/or consultation on request
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	<p>Бланки OPMET (TAF, TAF AMD, SIGMET, AIRMET, METAR, SPECI, GAMET) и/или прогностические карты ветра, температуры, ОЯП; предупреждения по аэродромам, AIREP; консультативные сообщения о вулканическом пепле, космической погоде, выбросах радиоактивных материалов в атмосферу.</p> <p>Консультация – рус, документация – англ.</p> <p>OPMET information (TAF, TAF AMD, SIGMET, AIRMET, METAR, SPECI, GAMET) and/or upper wind and upper-air temperature, SIGWX forecast charts; aerodrome warnings, AIREP; volcanic ash advisory information, space weather information, information on the release of radioactive materials into the atmosphere.</p> <p>Consultation – RUS, documentation – ENG.</p>
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	<p>Бланки OPMET (TAF, TAF AMD, SIGMET, AIRMET, METAR, SPECI), GAMET и/или прогностические карты ветра, температуры, ОЯП; предупреждения по аэродромам, AIREP; консультативные сообщения о вулканическом пепле, космической погоде, выбросах радиоактивных материалов в атмосферу; предупреждения по аэродрому вылета, данные искусственных спутников земли</p> <p>OPMET information (TAF, TAF AMD, SIGMET, AIRMET, METAR, SPECI, GAMET) and/or upper wind and upper-air temperature, SIGWX forecast charts; aerodrome warnings, AIREP; volcanic ash advisory information, space weather information, information on the release of radioactive materials into the atmosphere; departure aerodrome warnings, satellite data</p>

8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Вышка, ДПП TWR, APP
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УХММ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UHMM AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер Designation RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE & MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
10	093.02° 104°	3452x60	PCN 64/R/B/X/T* PCN 67/R/A/X/T** Asphalt-Concrete	595442.43N 1504122.46E 60 FT / 18.1 M	THR 546 FT/ 166.3 M TDZ 558 FT/ 170.1 M
28	273.08° 284°	3452x60	PCN 64/R/B/X/T* PCN 67/R/A/X/T** Asphalt-Concrete	595436.50N 1504504.25E 60 FT / 18.2 M	THR 575 FT/ 175.2 M

Уклон ВПП и КПП Slope of RWY and SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м) Dimensions of RWY end safety areas (M)	Зона, свободная от препятствий OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	388x150	3752x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3752x300	нет/NIL	нет/NIL	

* - from 11 APR to 31 OCT
** - from 01 NOV to 10 APR

УХММ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UHMM 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
10	3452	3840	3452	3452	нет/NIL
From TWY 1	2812	3200	2812	---	нет/NIL
From TWY 3	1372	1760	1372	---	нет/NIL
28	3452	3852	3452	3452	нет/NIL
From TWY 3	2080	2480	2080	---	нет/NIL

УХММ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UHMM 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
10	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3452M, 60M 2852M white last 600M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
28	LIL 420 M	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3452M, 60M 2852M white last 600M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УХММ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UHMM 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 РД 3, 4, осевые: нет. Edge: on TWY 3, 4, centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД/15-60 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/15-60 SEC
5.	Примечания Remarks	Боковые: РД 1, МРД, нет Edge: TWY 1, MAIN TWY, NIL

УХММ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UHMM 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	нет NIL

УХММ Ад 2.17 **ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.**
UHMM AD 2.17 **AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.**

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Магадан/Сокол диспетчерский район / Magadan/Sokol CTA: 603418N 1500912E - 602612N 1512800E - 600236N 1521618E – 591854N 1513218E - 594036N 1490842E - 603418N 1500912E. Магадан/Сокол диспетчерская зона / Magadan/Sokol CTR: 1. 603418N 1500912E - 602612N 1512800E - 600236N 1521618E - 591854N 1513218E - 594036N 1490842E - 603418N 1500912E. 2. 601630N 1502836E - 600618N 1505400E - 600200N 1513612E – 594948N 1513630E - 594042N 1512148E - 594506N 1504100E – 594248N 1502206E - 594854N 1494812E - 601124N 1495000E – 601630N 1502836E.	
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Магадан/Сокол диспетчерский район / Magadan/Sokol CTA: выше FL120 до FL150 / above FL120 - FL150. Магадан/Сокол диспетчерская зона / Magadan/Sokol CTR: 1. выше 2100 м / 6900 фт AMSL до FL120 above 2100 M / 6900 FT AMSL - FL120 2. от земли до 2100 м / 6900 фт AMSL GND - 2100 M / 6900 FT AMSL	
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C	
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Магадан-Подход, Магадан-Вышка Magadan-Approach, Magadan-Tower	рус, англ RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	10000 фт / (2900) м 10000 FT / (2900) M	
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24	
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system	

УХММ Ад 2.18 **СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**
UHMM 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	к/с	Аварийная частота / Emergency FREQ
		129.000	H24	Резервная частота / Reserve FREQ
ДПП APP	Магадан-Подход Magadan-Approach	119.300	П/Р	Дополнительно выполняет функции ДПК Additionally serves as Radar
		129.300R	HS	
		124.000		Для ВС госавиации / State aviation ACFT FREQ
Вышка TWR	Магадан-Вышка Magadan-Tower	120.800	к/с H24	Вне регламента работы АД УВД осуществляется с совмещенного ДП Вышка на частоте 120.800 МГц (резерв 124.000 МГц) для обеспечения полетов поисково-спасательных ВС и аварийных/экстренных посадок ВС. Outside AD OPR HR ATC for arriving/departing SAR flights and emergency landings is provided by the joint TWR control unit on frequency 120.800 MHz (reserve 124.000 MHz).
АТИС ATIS	Магадан Сокол-АТИС Magadan Sokol-ATIS	127.400	к/с H24	Рус, англ RUS, ENG
ВОЛМЕТ VOLMET	Магадан-ВОЛМЕТ Magadan-VOLMET	126.200		нет NIL
	Магадан-Транзит Magadan-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал рус Commercial channel RUS
	Магадан-Перрон Magadan-Apron	118.800		Связь с наземным техническим персоналом при буксировке Communication with ground maintenance personnel during towing
		118.900	П/Р HS	Связь с наземным техническим персоналом при запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up

УХММ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UHMM 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
КРМ 10 ILS кат. I (11°З/–) LOC 10 ILS CAT I (11°W/–)	ИФК IFK	110.3	П/Р HS	595435.3N 1504548.9E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 10 GP 10		335.0	П/Р HS	595438.1N 1504141.2E			3.0°, RDH 55 FT / 16.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 10 DME 10	ИФК IFK	CH40X	П/Р HS	595438.1N 1504141.2E	600 FT 170 M		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 10 LOM 10	ФК FK	375	к/с H24	595449.1N 1503706.6E			284°MAG/4.0 KM RWY 10 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 10 LMM 10	Ф F	765	П/Р HS	595444.2N 1504017.9E			284°MAG/1.0 KM RWY 10 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ 28 NDB/MKR 28	ВА WA	375	П/Р HS	595434.9N 1504623.9E			104°MAG/1.2 KM RWY 28 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 10 GLS кат. I GBAS (H) 10 GLS CAT I	G10A	CH20665	к/с H24				3.0°, TCH 55 FT / 16.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 28 GLS кат. I GBAS (H) 28 GLS CAT I	G28A	CH21076	к/с H24	595450.5N 1504343.2E			3.0°, TCH 55 FT / 16.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УХММ UHMM	114.350 CH 22309	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС на аэродроме осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой спецмашинами по установленным маршрутам с разрешения диспетчера Вышки при наличии устойчивой двухсторонней радиосвязи.

Лидирование ВС на аэродроме осуществляется машиной аэродромной службы (без ведения радиосвязи с экипажем ВС) в следующих случаях:

- по требованию командира ВС (КВС);
- при рулении по РД 1 и МРД ночью, а также днем при видимости менее 2000 м;
- при заруливании ВС на тяге собственных двигателей на МС 17, 17А, 17В, 34, 35, 40 при отсутствии видимости маркировки путей руления. Руководство заруливанием ВС на МС осуществляют двое встречающих наземного технического персонала, передающих руководство заруливанием от одного к другому.

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

После посадки и при вылете разворот ВС Ан-124, Ту-204/214/154, Ил-96/76/62/18, В747/777/767/757, А-330 и их модификаций выполняется на концевых участках ВПП с использованием разворотных карманов и с максимально возможным радиусом разворота, обеспечивающим безопасность от попадания в двигатели посторонних предметов с грунтовых участков, примыкающих к ВПП.

Для исключения выноса газовыми струями авиадвигателей пыли, грязи и посторонних предметов на покрытие ВПП развороты ВС в разворотных карманах выполняются в кармане ВПП 10 – правый; в кармане ВПП 28 – левый.

Для освобождения ВПП по РД 3, РД 4 разворот ВС Ан-12, Як-42, RRJ-95, В727/737, А-319/320/321, Dash-8, Бе-200 и их модификаций разрешается на сопряжениях ВПП с РД 1, РД 3, РД 4.

Место для разворота на ВПП ВС индекса 1, 2, 3 и других ВС, не указанных выше, определяет РП в зависимости от воздушной обстановки и интенсивности движения ВС на рабочей площадке аэродрома.

Руление ВС с 4 авиадвигателями по РД 4 после посадки выполняется с использованием тяги внутренних двигателей на пониженной скорости.

2.2 Отправление

По решению КВС и согласованию с наземным техническим персоналом разрешается запуск одного двигателя на МС 17, 17В и 18 (при парковке носом на север), на МС 39 и буксировка с одним запущенным двигателем на траверз МС 19 или в район сопряжения перрона с РД 4 (при буксировке с МС 39) для запуска остальных двигателей и дальнейшего руления на ВПП.

Взлет ВС Ан-124/12; Бе-200; Ил-96/76/62/18; Ту-204/214/154/134; Як-42; RRJ-95; В727/737/747/757/767/777; А-319/320/321/330 и их модификаций производится только от начала ВПП.

Взлет других ВС разрешается производить от сопряжения ВПП с РД 1, РД 3 (МКВзл 104°) и РД 3 (МКВзл 284°) при соответствии располагаемых дистанций потребных для фактической взлетной массы ВС и условий взлета.

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

ACFT movement about the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing using special vehicles via the established routes by clearance of TWR controller and provided that two-way communication is maintained.

Assistance of the "Follow-me" vehicle (without radio communication exchange with the flight crew) is provided in the following cases:

- upon request of the pilot-in-command;
- when ACFT taxi via TWY 1 and MAIN TWY at night and in the day-time, when visibility is less than 2000 m;
- when ACFT taxi into stands 17, 17A, 17B, 34, 35, 40 under own engines power and taxi guide line marking is not visible. Taxiing into stands shall be coordinated by two marshallsers in a sequence.

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

After landing and during departure An-124, Tu-204/214/154, Il-96/76/62/18, B747/777/767/757, A-330 ACFT and their modifications shall turn on RWY turn pads at the end of the runway using the maximum turning radius, preventing potential damage to ACFT engines by foreign object debris from the unpaved areas adjacent to the RWY.

In order to avoid RWY surface contamination with dust, dirt and foreign objects blown by the gas jets of ACFT engines, ACFT turns on runway turn pads shall be executed as follows: on turn pad of RWY 10 – right turn, on turn pad of RWY 28 – left turn.

An-12, Yak-42, RRJ-95, B727/737, A-319/320/321, Dash 8, Be-200 ACFT and their modifications are permitted to turn at junctions of RWY with TWY 1, 3, 4 when vacating RWY via TWY 3, 4.

Position on the RWY for turn of index 1, 2, 3 and other ACFT not indicated above is assigned by the Flight Control Officer depending on air situation and density of traffic on AD movement area.

Taxiing of four-engine ACFT via TWY 4 after landing shall be carried out under inboard engines power at reduced speed.

2.2 Departure

By the decision of the pilot-in-command, after approval of the technical specialist of the ground handling service is obtained, start of one engine is permitted on stands 17, 17B and 18 (if ACFT is parked facing north), on stand 39. After that ACFT with one running engine shall be towed to abeam stand 19 or to the junction of apron and TWY 4 (if ACFT is towed from stand 39) to start other engines and then taxi to the RWY.

Take-off of An-124/12; Be-200; Il-96/76/62/18; Tu-204/214/154/134; Yak-42; RRJ-95; B727/737/747/757/767/777; A-319/320/321/330 ACFT and their modifications shall be carried out from the RWY beginning only.

Other ACFT are permitted to take off from junction of RWY with TWY 1, 3 (take-off heading 104° MAG) and TWY 3 (take-off heading 284° MAG), provided RWY declared distances conform to ones required for ACFT actual take-off mass and take-off conditions.

2.3 Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения)

Места стоянок для легких и сверхлегких воздушных судов определяются оператором аэродрома - АО «Аэропорт Магадан» в зависимости от наличия свободных МС, продолжительности стоянки, требований к наличию на МС удерживающих (швартовочных) устройств.

3. Зона стоянки для вертолетов

Размещение вертолетов осуществляется:

- Ми-8 и размерами менее на МС 17, 17В, 18, 29 и площадке временной парковки № 3 на МРД;

- Ми-26 и размерами менее на МС 34, МС 35.

Размещение вертолетов на других свободных МС осуществляется по решению оператора аэродрома АО «Аэропорт Магадан».

Вертолетам на ползковом шасси и диаметром несущего винта не более 11 м после посадки/перед вылетом на/с ВПП разрешено руление по воздуху на участке от РД 3 до перрона (МС 17, МС 18). Маршруты руления по воздуху установлены по маркированным маршрутам руления ВС.

4. Перрон. Руление в зимних условиях

МС на перроне, способ постановки/выруливания ВС на/с МС, порядок использования МС, имеющих ограничения по эксплуатации, определяет оператор АД АО «Аэропорт Магадан».

Ограничения при заруливании ВС на МС:

- заруливание ВС на МС 17, 17А, 17В осуществляется буксировкой или на тяге собственных двигателей от МС 18:

- на МС 17 – ВС типа Airbus 321neo, B737-500 и других ВС с размахом крыла не более 36 м; на МС 17А – ВС типа Ан-24, Ан-26 и других ВС с размахом крыла не более 30 м; на МС 17В – ВС типа Ту-204, Ту-214 и других ВС с размахом крыла не более 42 м;

- заруливание ВС на МС 18А, 18, 19, 22-28 осуществляется буксировкой;

- заруливание вертолетов Ми-8 и размерами менее на МС 17, 17В, 18 осуществляется буксировкой или на тяге собственных двигателей через соседнюю свободную МС; на МС 29 – буксировкой; на площадке временной парковки № 3 на МРД – на тяге собственных двигателей;

- заруливание вертолетов Ми-26 и размерами менее на МС 34, МС 35 осуществляется буксировкой или на тяге собственных двигателей через соседнюю свободную МС;

- после освобождения ВПП по РД 4 заруливание ВС на МС 30-33 осуществляется буксировкой или на тяге собственных двигателей через соседние свободные МС; после освобождения ВПП по РД 3 – буксировкой. При занятой МС 33 допускается постановка ВС типа ТВС-2МС и размерами менее на МС 32 на тяге собственных двигателей через свободную МС 31;

- заруливание на МС 34, МС 35 ВС индекса 5, 6 осуществляется буксировкой. ВС индекса 4 и менее с размахом крыла не более 36 м – на тяге собственных двигателей через соседнюю свободную МС;

- заруливание ВС на МС 39 осуществляется буксировкой или на тяге собственных двигателей;

- заруливание ВС на МС 40 осуществляется буксировкой или на тяге собственных двигателей ТОЛЬКО при свободной МС 39.

Выруливание ВС с МС перед вылетом может осуществляться на тяге собственных двигателей или буксировкой.

2.3 Parking area for small aircraft (General Aviation)

Parking area for light and ultralight aircraft shall be determined by the operator of JSC "Magadan Airport" depending on availability of vacant stands, parking duration and requirements concerning availability of anchor moorings on stands.

3. Parking area for helicopters

Allocation of stands for parking of HEL:

- Mi-8 and smaller HEL shall be parked on stands 17, 17B, 18, 29 and on temporary parking point 3 on MAIN TWY;

- Mi-26 and smaller HEL shall be parked on stands 34, 35.

Other vacant stands shall be used for parking of HEL by the decision of the operator of «Magadan Airport» JSC.

After landing on/before take-off from the RWY, skid equipped HEL with diameter of the main rotor not exceeding 11 m are permitted to air taxi from TWY 3 to the apron (stands 17, 18). HEL air taxi-routes coincide with marked ground taxi-routes designated for ACFT.

4. Apron – taxiing during winter conditions

“Magadan Airport” JSC, operator of Magadan/Sokol AD, shall assign stands on the apron, determine procedures of ACFT taxiing into/out of stands and use of stands with operational capacity limits.

ACFT parking procedures:

- ACFT shall taxi into stands 17, 17A, 17B under tow or under own engines power from stand 18 as follows:

- into stand 17: Airbus 321neo, B737-500 and other ACFT with a wingspan of not more than 36 m; into stand 17A: An-24, An-26 and other ACFT with a wingspan of not more than 30 m; into stand 17B: Tu-204, Tu-214 and other ACFT with a wingspan of not more than 42 m;

- ACFT shall taxi into stands 18A, 18, 19, 22-28 under tow;

- Mi-8 and smaller HEL shall taxi: into stands 17, 17B, 18 under tow or under own engines power through an adjacent vacant stand; into stand 29 - under tow; onto the temporary parking point 3 on MAIN TWY – under own engines power;

- Mi-26 and smaller HEL shall taxi into stands 34, 35 under tow or under own engines power through an adjacent vacant stand;

- after vacating the RWY via TWY 4 ACFT shall taxi into stands 30-33 under tow or under own engines power through adjacent vacant stands; after vacating the RWY via TWY 3 - under tow. When stand 33 is occupied, it is permitted to park TVS-2MS and smaller ACFT on stand 32, ACFT shall taxi into stand 32 under own engines power through vacant stand 31;

- index 5, 6 ACFT shall taxi into stands 34, 35 under tow. Index 4 and smaller ACFT with a wingspan of not more than 36 m shall taxi into stands 34, 35 under own engines power through an adjacent vacant stand;

- ACFT shall taxi into stand 39 under tow or under own engines power;

- ACFT shall taxi into stand 40 under tow or under own engines power only, when stand 39 is vacant.

Departing ACFT shall taxi out of stands under own engines power or under tow.

Противообледенительная обработка ВС производится:

- на траверзе МС 18 при размещении ВС на МС 17-19;
- на сопряжении перрона с РД 4 при размещении ВС на МС 22 - 35, 39, 40.

В условиях выпадения осадков обработка ВС противообледенительной жидкостью допускается непосредственно на МС.

5. Ограничение при рулении

Руление ВС на перроне, заруливание на МС и выруливание с МС осуществляется на пониженной скорости строго по оси руления при повышенном внимании экипажа.

На перроне между РД 3 и РД 4 допускается руление ВС с размахом крыла не более 30 м, вертолетов Ми-8 и размерами менее.

6. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

До освобождения летной полосы от аварийного ВС полеты на аэродроме ограничиваются вплоть до временного прекращения приема/выпуска ВС.

Организацию мероприятий по удалению с летной полосы ВС, потерявших способность двигаться, осуществляет главный оператор аэродрома АО «Аэропорт Магадан».

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

Учебные полеты на аэродроме не выполняются.

Тренировочные и технические испытательные полеты (облеты ВС и летные проверки ССО, наземных средств РТОП и связи) выполняются во время работы аэродрома по регламенту при наличии разрешения на выполнение полета, получаемого КВС в установленном порядке.

8. Ограничение полетов вертолетов

Взлет/посадка вертолетов производится только с/на ВПП 10/28.

Точки исполнительного старта/посадки назначаются диспетчером Вышки как правило, в районе сопряжения ВПП с той РД, по которой предполагается занятие/освобождение ВПП.

УХММ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапах выполнения взлета, набора высоты и захода на посадку на аэродроме не применяются.

УХММ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) применяются при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м в целях обеспечения безопасности при вылетах ВС и предотвращения столкновений ВС с препятствиями на площади маневрирования в условиях ограниченной видимости.

1.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Экипажи ВС и службы аэродрома оповещаются о начале действия процедур LVP информацией АТИС и/или диспетчером Вышки фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости*».

De-icing/anti-icing treatment of ACFT is executed:

- abeam stand 18, when ACFT are parked on stands 17-19;
- at junction of apron and TWY 4, when ACFT are parked on stands 22 – 35, 39, 40.

In case of precipitations de-icing treatment of ACFT is permitted directly on stands.

5. Taxiing - limitations

Taxiing of ACFT on apron, taxiing into/out of stands shall be executed along the taxi guide line at reduced speed with increased caution of the flight crew.

Taxiing of ACFT with wingspan of not more than 30 m, Mi-8 and smaller HEL is permitted on the apron between TWY 3 and TWY 4.

6. Removal of disabled aircraft

Flight operations at the AD are restricted or temporarily suspended until the removal of the disabled ACFT from the runway strip.

Measures on removal of disabled ACFT are taken by the administration of JSC "Magadan Airport".

7. Practice and training flights, technical test flights, use of the runway

Practice flights are not conducted at the AD.

Training and technical test flights (flight testing of ACFT performance, Ground-based radio-navigation systems and AD lighting equipment) are carried out during AD OPR HR provided that a clearance has been obtained by the pilot-in-command in accordance with the established procedure.

8. Helicopter traffic – limitation

Take-off and landing of HEL shall be executed from/on RWY 10/28 only.

Line-up/landing positions are assigned by TWR controller, as a rule, in the area of the RWY junction with the TWY along which the runway is supposed to be occupied/vacated.

UHMM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures during take-off, climb and approach are not applied at the aerodrome.

UHMM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

Low visibility procedures are applied, when RVR is below 550 m to ensure safety during ACFT departure and avoid ACFT collisions with obstacles on the manoeuvring area in low visibility conditions.

1.1 Procedures for low visibility operations

Flight crews and AD services are informed about LVP implementation via ATIS broadcast and/or by TWR controller using the phrase: "*Low visibility procedures in progress*".

В период действия процедур LVP диспетчер Вышки назначает экипажу вылетающего ВС маршрут руления и сообщает значения дальности видимости на ВПП (RVR) в начале, середине и в конце ВПП.

Экипаж ВС должен подтверждать указания диспетчера Вышки.

Движение ВС на площади маневрирования в условиях ограниченной видимости осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Движение ВС по РД 1 и МРД при вылете осуществляется в сопровождении контрольного автомобиля (без ведения р/связи с ВС) от площадок временной парковки (ПВП) на МРД до места ожидания у ВПП на РД 1.

Сопровождение ВС на других участках площади маневрирования осуществляется по требованию экипажа ВС.

В период действия процедур LVP ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

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

Ответственность за назначение экипажу ВС маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера Вышки.

Ответственность за несанкционированное занятие ВПП, невыдерживание назначенных маршрутов руления на площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

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

Для взлета используется ВПП 10/28, оборудованная соответствующими визуальными средствами (маркировка покрытий, огни и указатели), обеспечивающими экипажу возможность ориентирования в процессе руления и взлета.

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

Введение процедур LVP инициируется РП через диспетчера Вышки при дальности видимости на ВПП менее 550 метров.

При улучшении метеоусловий (RVR 550 м и более) РП через диспетчера Вышки оповещает экипажи ВС и службы аэропорта об отмене процедур LVP фразой: «Отмена процедур при ограниченной видимости».

2. Процедуры полетов по ППП

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между ВС 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.) командир ВС предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленным информированием об этом органа ОВД.

When LVP are in force, TWR controller assigns taxi route and reports RVR values at three observation sites (touchdown zone, mid-point and stop-end of the RWY) to the flight crew of departing ACFT.

Flight crew must acknowledge the instructions of TWR controller.

ACFT movement on the manoeuvring area in low visibility conditions shall be executed under own engines power or by towing.

Movement of departing ACFT via TWY 1 and MAIN TWY shall be carried out after "Follow-me" vehicle (without radio communication exchange with flight crew) from temporary parking points on MAIN TWY to runway-holding position on TWY 1.

Assistance of the "Follow-me" vehicle on other segments of the manoeuvring area is provided upon request of the flight crew.

When LVP are in force, it is PROHIBITED:

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

The responsibility for assignment of taxi routes on the manoeuvring area is placed on TWR controller.

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

1.2 RWY and appropriate equipment, permitted for use according to LVP

RWY 10/28, equipped with appropriate visual aids (markings, lights and signs) to provide guidance to the flight crew during taxiing and take-off, is AVBL for ACFT take-off.

1.3. Meteorological conditions under which low visibility procedures are applied

LVP are initiated by Flight Control Officer and applied by TWR controller when RVR is less than 550 m.

When meteorological condition improve (when RVR is 550 m or above) Flight Control Officer informs flight crews and airport services via TWR controller about LVP cancellation using the phrase: "Low visibility procedures cancelled".

2. Procedures for IFR flights

IFR flights in the terminal area shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with rules of vertical, longitudinal and lateral separation, maintaining the established intervals and minimum safe altitudes (flight levels).

Responsibility for providing the established intervals between ACFT and assignment of safe flight level is placed on the appropriate ATS units. The change of flight level shall be executed by the instruction of the ATS unit. If a threat to flight safety arises at the assigned flight level (encounter with adverse weather conditions, aviation equipment failure, etc.), the right is given to the pilot-in-command to change flight level at own discretion immediately reporting it to ATS unit.

При необходимости (ожидание на маршруте, выработка топлива и т.д.), прибывающие ВС направляются органом ОВД в зоны ожидания.

3. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

В районе аэродрома радиолокационный контроль осуществляется с помощью ОРЛ-А и ОРЛ-Т.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

При обслуживании воздушного движения основным режимом вторичной радиолокации является международный режим работы «RBS». При отсутствии на ВС бортового ответчика, работающего в режиме «RBS», или если вторичный радиолокатор не работает в режиме «RBS», по указанию диспетчера ОВД осуществляется с использованием отечественного режима работы системы вторичной радиолокации «УВД».

Потеря радиосвязи

При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал бедствия;
- принять меры к восстановлению радиосвязи, использовать аварийную частоту 121.500 МГц для установления связи с пунктами ОВД и другими ВС;
- заход на посадку выполнять по опубликованной схеме;
- прослушивать информацию и указания органа ОВД на частоте ДПРМ FK (375 кГц) или ОПРМ WA (375 кГц).

При потере радиосвязи после взлета экипаж ВС должен выполнить уход на второй круг по опубликованной схеме и произвести посадку, либо следовать по маршруту, заявленному в плане полета.

4. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП выполняются днем и ночью, при наличии непрерывной двухсторонней радиосвязи с соответствующим органом ОВД. Полеты по ПВП на высотах ниже 10000 фт/(3050) м выполняются со скоростью не более 450 км/ч.

Орган ОВД обеспечивает эшелонирование между ВС, выполняющими полет по ППП, и ВС, выполняющими полет по ПВП. ВС, выполняющие полет по ПВП, получают информацию о движении других ВС, выполняющих полеты по ПВП.

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

Вход в диспетчерскую зону/район ВС, выполняющих полет по ПВП на высотах выше 6900 фт/(2100) м, осуществляется через опубликованные ПОД.

По согласованию с органом ОВД и при наличии условий, вход/выход в/из диспетчерской зоны/района разрешается в любой точке на границе диспетчерской зоны/района.

Для упорядочения полетов по ПВП в диспетчерской зоне, устанавливается аэродромный круг полетов, не имеющий фиксированных размеров, расположенный с южной стороны ВПП, представляющий собой вид маневра (четыре разворота на 90°) для выхода ВС на предпосадочную прямую.

If necessary (in case of en-route holding, fuel burn out, etc.) arriving ACFT can be instructed to hold in the holding areas.

3. ATS surveillance procedures

Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar control in the terminal area is provided by means of TAR and RSR.

Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Concerning ATS the main mode of the secondary surveillance is the international "RBS" mode. When ACFT is not equipped with transponder operating in "RBS" mode or secondary surveillance radar is not operating in "RBS" mode, ATS is executed by means of "ATC" mode by instruction of the controller.

Communication failure

In case of radio communication failure flight crew must:

- switch on distress signal ("MAYDAY");
- take measures to re-establish radio communication using emergency frequency 121.500 MHz to establish communication with ATS units and other ACFT;
- execute approach in accordance with the established procedure;
- monitor the frequency of LOM FK 375 kHz or NDB/MKR WA 375 kHz for controller's instructions and information.

In case of communication failure immediately after take-off, pilot-in-command must execute missed approach in accordance with the established procedure and landing, or proceed along the route, indicated in the flight plan.

4. Procedures for VFR flights

VFR flights shall be operated in the day-time and at night, provided continuous two-way radio communication with the relevant ATS unit is AVBL. MAX IAS of not more than 450 km/h is established for VFR flights at ALT below 10000 ft/(3050) m.

ATS unit provides separation between ACFT operating IFR and VFR flights. Flight crews of ACFT operating VFR flights are provided with information regarding other ACFT operating flights under VFR.

Pilot-in-command must follow visual flight rules and timely report to the ATS (Flight Control) unit, if change to compliance with instrument flight rules is required.

ACFT operating VFR flights at ALT above 6900 ft/(2100) m shall enter CTR/CTA via the published CRP.

By arrangement with ATS unit and under certain conditions ACFT are permitted to enter/exit CTR/CTA via any point on CTR/CTA boundary.

To regulate VFR traffic flow in CTR, aerodrome traffic circuit (a manoeuvre that consists of four 90-degree turns) with no defined dimensions is established south of the RWY for ACFT turn on final.

4.1 Выполнение визуального захода на посадку

Разрешение ВС, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается КВС или инициируется органом ОВД по согласованию с КВС.

Разрешение на выполнение визуального захода на посадку ВС, выполняющему полет по ППП, выдается при условии:

- экипаж поддерживает визуальный контакт с ВПП и/или ее ориентирами;
- сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку ВС или экипаж сообщает, что метеосостояние позволяет выполнить визуальный заход на посадку и посадку.

До начала визуального захода на посадку экипаж ВС обязан доложить об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами.

После получения разрешения на выполнение визуального захода на посадку экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению.

Ответственность за выдерживание безопасной траектории и профиля снижения возлагается на экипаж ВС.

4.2 Полетно-информационное обслуживание

Прилетающие и вылетающие воздушные суда обеспечиваются метеорологической и аэронавигационной информацией в районе аэродрома по каналам автоматической передачи погоды АТИС, VOLMET и по каналам радиосвязи органами ОВД по запросу экипажа ВС.

Орган ОВД передает экипажу информацию, отличающуюся от передаваемой АТИС.

Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

- a) об изменении состояния ВПП и эффективности торможения (коэффициенте сцепления);
- b) об изменении элементов метеоинформации в соответствии с указанными критериями:
 - средняя скорость ветра изменилась на 5 м/сек и более;
 - среднее направление ветра изменилось на 60° или более по сравнению с направлением, указанным в последней сводке, при средней скорости до и (или) после изменения составляет 5 м/сек или более;
 - средняя скорость ветра превышает 4 м/сек при направлении ветра: 240°-320° или 060°-140°;
 - средняя скорость ветра превышает 10/12/15/17 м/сек и более при направлении ветра: 330°-050° или 150°-230°;
 - при инструментальных наблюдениях: видимость (метеорологическая) улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 800 м, 1000 м, 1500 м, 2000 м, 2500 м, 3000 м, 5000 м;
 - дальность видимости на ВПП (RVR) улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 150 м, 200 м, 350 м, 400 м, 550 м, 600 м, 800 м;
 - высота нижней границы облаков (вертикальной видимости) достигает или превышает, или становится менее одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м, 300 м, 450 м.
- c) о возникновении неблагоприятных атмосферных условий;
- d) об изменениях, критерии которых не указаны в пункте b) – по запросу экипажа ВС.

4.1 Visual approach

Clearance to execute visual approach for ACFT executing IFR flight shall be requested by the pilot-in-command or is initiated by ATS unit by arrangement with the pilot-in-command.

Clearance to execute visual approach for ACFT executing IFR flight is issued on condition that:

- flight crew maintains visual contact with the runway and/or its references;
- reported ceiling corresponds to or exceeds ALT of the initial approach segment or the flight crew reports that meteorological conditions allow to execute visual approach and landing.

Before executing visual approach, flight crew must report establishing visual contact with RWY and/or its references.

After obtaining visual approach clearance, flight crew shall maintain descent path and profile at own discretion.

Responsibility for maintaining safe flight path and safe descent profile is placed on the flight crew.

4.2 Flight Information Service

Terminal area-related meteorological and aeronautical data is provided to flight crews of arriving and departing ACFT through ATIS, VOLMET broadcasts and by ATS units via channels of radio communication upon request of the flight crew.

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

ATS unit timely informs flight crew of:

- a) change of the runway surface condition and braking action (friction coefficient);
- b) change of meteorological elements in accordance with the following criteria:
 - when the mean wind speed has changed by 5 m/s or more;
 - when the mean wind direction has changed by 60° or more from that given in the latest report, the mean speed before and (or) after the change being 5 m/s or more;
 - when the mean wind speed exceeds 4 m/s, wind direction being 240°-320° or 060°-140°;
 - when the mean wind speed exceeds 10/12/15/17 m/s or more, wind direction being 330°-050° or 150°-230°;
 - when instrumented systems are used for visibility measurement: visibility (meteorological) is improving and changes to or passes through one or more of the following values, or is deteriorating and passes through one or more of the following values: 800 m, 1000 m, 1500 m, 2000 m, 2500 m, 3000 m, 5000 m;
 - when runway visual range (RVR) is improving and changes to or passes through one or more of the following values, or is deteriorating and passes through one or more of the following values: 150 m, 200 m, 350 m, 400 m, 550 m, 600 m, 800 m;
 - the height of cloud base (vertical visibility) changes to or passes through or deteriorates and passes through one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m, 300 m, 450 m.
- c) if adverse weather conditions occur;
- d) changes that are not specified in item b) – upon request of the flight crew.

Информация о дальности видимости на ВПП (RVR) передаётся экипажу ВС органом ОВД в следующем порядке:

- при значениях RVR менее 800 м хотя бы в одной из точек наблюдения, экипажу ВС передаётся RVR/метеорологическая видимость во всех трех точках, в последовательности: точка приземления, середина ВПП, конец ВПП;

- при значениях RVR 800 м и более во всех трех точках наблюдения, экипажу передаётся RVR только в точке приземления.

УХММ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Сезонные перелеты птиц (крупные - журавли, гуси, лебеди, мелкие - утки, кулики) в районе аэродрома наблюдаются, как правило, весной с 3 декады марта по 3 декаду мая и осенью со 2 декады августа по 1 декаду октября.

Основное направление миграции птиц через район аэродрома весной: северное - северо-восточное, восточное, стаями до 40 особей на высотах от 100 фт/30 м до 1000 фт/300 м и выше.

Основное направление миграции птиц через район аэродрома осенью: юго-западное, западное, стаями до 15 - 20 особей на высотах до 200 фт/60 м.

Суточные перелеты местных птиц (голуби, жаворонки, вороны) на аэродроме и в его окрестностях проходят в утренние (с 2200 до 0100 UTC) и вечерние (с 0600 до 1100 UTC) часы, стаями до 20 особей на высотах от 100 фт/30 м до 500 фт/150 м.

Информация об орнитологической обстановке в районе аэродрома включается в сводки АТИС, а при ее усложнении дополнительно передается экипажу ВС органом ОВД аэродрома по каналам радиосвязи.

ATS unit provides values of runway visual range to the flight crew as follows:

- when runway visual range is below 800 m at least at one of the observation sites, RVR/meteorological visibility at all three observation sites is transmitted in the following order: touchdown zone, mid-point and stop-end of the RWY;

- when runway visual range is 800 m or above at all three observation sites, only the value representative of the touchdown zone is transmitted to the flight crew.

UHMM AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Seasonal migrations of birds (big species - cranes, geese, swans, small species – ducks, sandpipers) in the vicinity of the AD take place usually in spring from the third decade of March till the third decade of May and in autumn from the second decade of August till the first decade of October.

The main directions of migration through the vicinity of the AD in spring: north - north-east, east, flocks up to 40 species at heights 100 ft/30 m - 1000 ft/300 m or above.

The main directions of migration through the vicinity of the AD in autumn: south-west, west, flocks up to 15-20 species at heights up to 200 ft/60 m.

Daily migrations of local bird species (pigeons, larks, crows) at the aerodrome and in its vicinity take place in the morning (2200 – 0100 UTC) and in the evening (0600 – 1100 UTC) in flocks of up to 20 birds at heights 100 ft/30 m – 500 ft/150 m.

Information regarding the ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is included in ATIS broadcast, and in case the ornithological situation becomes hazardous, relevant information is additionally transmitted to the flight crew by the ATS unit via radio communication channels.

УХММ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UHMM AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UHMM-31 AD 2.1 UHMM-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 10	AD 2.1 UHMM-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 28	AD 2.1 UHMM-34
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UHMM-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UHMM-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UHMM-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 10	AD 2.1 UHMM-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 28	AD 2.1 UHMM-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 10	AD 2.1 UHMM-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 10	AD 2.1 UHMM-72
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 10	AD 2.1 UHMM-73
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 10	AD 2.1 UHMM-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 28	AD 2.1 UHMM-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 10	AD 2.1 UHMM-89
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 10	AD 2.1 UHMM-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 10	AD 2.1 UHMM-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I RWY 10	AD 2.1 UHMM-99
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 10	AD 2.1 UHMM-101
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 28	AD 2.1 UHMM-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 10	AD 2.1 UHMM-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 28	AD 2.1 UHMM-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 10	AD 2.1 UHMM-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB W RWY 10	AD 2.1 UHMM-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB V RWY 10	AD 2.1 UHMM-107
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB U RWY 10	AD 2.1 UHMM-108
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB B RWY 10	AD 2.1 UHMM-109
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB A RWY 10	AD 2.1 UHMM-110
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 10/28	AD 2.1 UHMM-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 10	AD 2.1 UHMM-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 28	AD 2.1 UHMM-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 10	AD 2.1 UHMM-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 28	AD 2.1 UHMM-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 10	AD 2.1 UHMM-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 28	AD 2.1 UHMM-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 10	AD 2.1 UHMM-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 28	AD 2.1 UHMM-158