

УЛАА АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
ULAA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УЛАА АРХАНГЕЛЬСК/Талаги
ULAA ARKHANGELSK/Talagi

УЛАА АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
ULAA AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	643601с 0404300в. В центре ВПП 643601N 0404300E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	11 км СВ г. Архангельск 11 KM NE of Arkhangelsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	62 фт/ 19 м / 21°C 62FT/ 19 M / 21°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	14 м 14 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	18°В (2021)/ 9.0°В 18°E (2021)/ 9.0°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Аэропорт Архангельск», Россия, 163053, г. Архангельск, территория аэропорта Архангельск, 8 Open joint stock company "Arkhangelsk Airport", 8, Arkhangelsk Airport territory, Arkhangelsk, 163053, Russia Тел./Tel: (8182) 63-11-72, 63-13-01 E-mail: airport@arhaero.ru Факс/Fax: (8182) 63-16-11 AFTN: УЛААТЛДУ / ULAATLDU
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

УЛАА АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
ULAA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0530-1430; СБ, ВС, празд; не работает MON-FRI: 0530-1430; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	0330-1900
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	0330-1900
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	0300-1900
9.	Обслуживание Handling	0330-1900
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	0300-1900
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0400-1900 AD OPR HR: 0400-1900 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

УЛАА АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
ULAA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	РТ/СМ-4.5 RT/SM-4.5
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛАА АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
ULAA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

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

УЛАА АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
ULAA AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 7 CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛАА АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
ULAA AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь очистки: ВПП. 2-я очередь очистки: МРД А, РД, перрон и МС. 3-я очередь очистки: остальная прилегающая территория. 1. RWY. 2. MAIN TWY A, TWYs, apron and stands. 3. the remaining adjacent territory.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон / Apron: МС / Stands: 1-29 – армобетон / Reinforced-Concrete PCN 49/R/C/W/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: МРД А / MAIN TWY А – 14 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 44/R/C/X/T (PCN 49/R/C/X/T – зима / winter); А1, А6 – 16 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 44/R/C/X/T (PCN 49/R/C/X/T – зима / winter); А3 – 14 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 44/R/C/X/T (PCN 49/R/C/X/T – зима / winter); А4 – 18 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 44/R/C/X/T (PCN 49/R/C/X/T – зима / winter); А7 – 25 М, армобетон / Reinforced Concrete, PCN 49/R/C/W/T. PCN для зимнего периода эксплуатации (01 дек - 01 апр) установлены расчетным путем / PCN calculated for winter period (01 DEC - 01 APR).
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs 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 порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД, края РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways, TWY edges.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛАА АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
ULAA 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

УЛАА АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
ULAA AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Архангельск Северного филиала ФГБУ «Авиамет-телеком Росгидромета» Arkhangelsk Aeronautical Meteorological Centre of North Branch of the Federal State Budgetary Institution "Aviamet-telekom of Roshydromet"
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМЦ/Архангельск 24 часа Arkhangelsk/Aeronautical Meteorological Centre 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND при выпуске регулярных и специальных сводок TREND forecasts are issued along with routine and special reports
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Устные консультации, инструктаж, брифинг Verbal consultations, briefing
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты особых явлений погоды (SWH, SWM), карты ветра и температуры по высотам, бланки с AIRMET информацией: TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP. Significant weather charts (SWH, SWM), upper wind and upper-air temperature charts, AIRMET information: TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP. Рус, англ / RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Приземная карта погоды, карты барической топографии, снимки ИСЗ, информация ДМРЛ-С, местные регулярные и специальные сводки, предупреждения по АД вылета и предупреждения о сдвиге ветра. Surface charts, constant pressure charts, satellite images, WXR information, local routine and special reports, departure aerodrome warnings and wind shear warnings.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ДМРЛ-С WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, Вышка APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УЛАА АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
ULAA AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
08	096°28' 078°	2503x44	PCN 44/R/C/X/T-02 APR - 30 NOV PCN 49/R/C/X/T-01 DEC - 01 APR Concrete	643605.51N 0404126.04E 643556.38N 0404433.05E 13.8 M	THR 33 FT / 10.2 M TDZ 57 FT / 17.3 M
26	276°30' 258°	2503x44	PCN 44/R/C/X/T-02 APR - 30 NOV PCN 49/R/C/X/T-01 DEC - 01 APR Concrete	643556.38N 0404433.05E 643605.51N 0404126.04E 13.7 M	THR 49 FT / 15.0 M TDZ 56 FT / 17.3 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2803x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2803x300	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system

УЛАА АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
ULAA 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
08	2503	2653	2503	2503	нет/NIL
26	2503	2653	2503	2503	нет/NIL

УЛАА АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
ULAA AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour	ВАСИС (МЕНТ) PAPI VASIS (MENT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M), colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
08	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/2° 40'	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
26	CAT I 900 M LIH	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УЛАА АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
ULAA 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.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: нет. Edge: all TWY, centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни Ад / 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 15 SEC
5.	Примечания Remarks	На участках МРД А между РД А1 и РД А2, РД А4 и РД А6 с южной стороны боковые рулежные огни отсутствуют TWY edge lights are not provided to the south of MAIN TWY A portions located between TWY A1 and TWY A2, TWY A4 and TWY A6

УЛАА АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
ULAA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	нет NIL
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность, 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

УЛАА АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
ULAA AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Архангельск/Талаги диспетчерский район / Arkhangelsk/Talagi CTA: окружность радиусом 100 км с центром / A circle radius of 100 KM centred at 643600N 0404306E. Архангельск/Талаги диспетчерская зона 1 / Arkhangelsk/ Talagi CTR 1: окружность радиусом 50 км с центром / A circle radius of 50 KM centred at 643600N 0404306E, исключая сектор / except for sector 643300N 0403100E - 641936N 0413241E, далее по часовой стрелке по дуге радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at 643600N 0404306E до / to 643214N 0394108E - 643300N 0403100E от земли до FL040 / GND up to FL040. Архангельск/Талаги диспетчерская зона 2 / Arkhangelsk/ Talagi CTR 2: 643300N 0403100E - 641936N 0413241E, далее по часовой стрелке по дуге радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at 643600N 0404306E до / to 643214N 0394108E – 643300N 0403100E.	
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Архангельск/Талаги диспетчерский район / Arkhangelsk/Talagi CTA: выше / above FL050 до/up to FL200 Архангельск/Талаги диспетчерская зона 1 / Arkhangelsk/Talagi CTR 1: от земли до FL050 / GND up to FL050 Архангельск/Талаги диспетчерская зона 2 / Arkhangelsk/Talagi CTR 2: выше FL040 до FL050 / above FL040-FL050	
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C	
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Архангельск-Подход, Вышка Arkhangelsk-Approach, Tower	рус, анг RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	3000 фт/ (910) м 3000 FT/ (910) M	
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system	

УЛАА АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
ULAA AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 124.000 129.000	к/с H24	Emergency FREQ Reserve FREQ Reserve FREQ
ДПП APP	Архангельск-Подход Arkhangelsk-Approach	122.000	0530-1900	нет NIL
Вышка TWR	Архангельск-Вышка Arkhangelsk-Tower	121.800	к/с H24	1900-0530 Выполняет функции Подхода / OPR as APP
АТИС ATIS	Архангельск-АТИС Arkhangelsk-ATIS	126.675 130.675	0400-1900	рус, RUS анг, ENG

УЛАА АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
ULAA 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 26 ILS кат. I (18°В/–) LOC 26 ILS CAT I (18°Е/–)	ИКМ ИКМ	111.7	ПП НО	643608.5N 0404025.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 26 GP 26		333.5	ПП НО	643603.0N 0404411.0E			3.0°, RDH 55 FT / 16.8 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 26 DME 26	ИКМ ИКМ	CH 54X	ПП НО	643603.0N 0404411.0E			Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 26 LOM 26	КМ КМ	690	ПП НО	643540.6N 0404959.8E			078°MAG/4.4 KM RWY 26 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 26 LMM 26	К К	334	ПП НО	643551.9N 0404557.9E			078°MAG/1.1 KM RWY 26 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 08 ILS кат. I (18°В/–) LOC 08 ILS CAT I (18°Е/–)	ИАЗ ИАЗ	110.3	ПП НО	643552.3N 0404556.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 08 GP 08		335.0	ПП НО	643608.8N 0404147.4E			2°40', RDH 45 FT / 13.7 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 08 LOM 08	АЗ АЗ	690	ПП НО	643624.4N 0403504.6E			258°MAG/5.1 KM RWY 08 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 08 LMM 08	А А	334	ПП НО	643608.2N 0404023.2E			258°MAG/0.8 KM RWY 08 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 08 GLS кат. I GBAS (H) 08 GLS CAT I	G08A	CH20665	к/с H24			37	3.0 °, TCH 50 FT / 15.0 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 26 GLS кат. I GBAS (H) 26 GLS CAT I	G26A	CH21076	к/с H24	643632.1N 0404200.5E		37	3.0 °, TCH 50 FT / 15.0 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV RNAV GNSS	УЛАА ULAA	114.350 CH22309	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением на тяге собственных двигателей, буксировкой тягачом согласно маркировочной разметке и маркировочных знаков.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер Вышки на частоте 121.800 МГц. Без разрешения диспетчера Вышки руление и буксировка запрещаются.

Лидирование автомашиной сопровождения осуществляется только по требованию экипажа. ВС категории C, D, E, выполняющих рейсы (полёты) под литером «А», лидируются в обязательном порядке независимо от времени суток.

Буксировка используется в случае, если самостоятельное движение воздушного судна не представляется возможным, и может осуществляться по любому маршруту, назначенному диспетчером Вышки. Буксировка для запуска двигателей может осуществляться на другое место стоянки пригодное для самостоятельного руления после запуска или на осевую линию маршрута руления.

Ответственность за соблюдение схем, правил руления, соблюдение безопасных интервалов между ВС при рулении на перроне и площади маневрирования несет командир ВС. За безопасное выруливание с МС (заруливание на МС) и буксировку несут ответственность КВС и специалист инженерно-авиационной службы (ИАС). Если ВС установлено не по маркировочным знакам, командир ВС обязан сообщить об этом диспетчеру Вышки.

При управлении движением ВС на перроне диспетчер Вышки несет ответственность за назначение маршрута руления и за достоверную информацию об ограничениях по маршруту руления.

Ответственность за назначение мест стоянок, соответствующих типам ВС несет производственно-диспетчерская служба аэропорта Архангельск.

2. Руление на места стоянок и с них

Руление или буксировка ВС по перрону и площади маневрирования, изменение маршрута руления (буксировки) производится с разрешения диспетчера Вышки.

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от условий руления: состояния перрона, РД, ВПП, наличия ограничений, массы ВС, метеорологических условий. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной Руководством по летной эксплуатации (РЛЭ).

Перемещение вертолетов на лыжном шасси методом руления по воздуху по установленной маркировке осуществляется при непрерывной двухсторонней радиосвязи с диспетчером Вышки.

Прибывающие воздушные суда рулят до указанной стоянки и устанавливаются на МС по указанию встречающего технического состава.

Установка на МС 1-6, 14-29 выполняется на тяге собственных двигателей. Установка на МС 7-13 производится буксировкой.

Отправление с МС 1-14 выполняется на тяге собственных двигателей.

Отправление с МС 15-29 выполняется буксировкой.

Специальные стоянки для легких и сверхлегких воздушных судов, а также вертолетов отсутствуют.

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

ACFT movement about the aerodrome shall be carried out by taxiing under own engines power or by towing using special vehicle in accordance with the established marking and signs.

ACFT movement shall be carried out under control of TWR controller on frequency 121.800 MHz. Taxiing and towing without clearance of TWR controller are prohibited.

Assistance of "Follow-me" vehicle is provided upon request of the flight crew only. Category C, D, E ACFT, executing Head of State flights must be always escorted by "Follow-me" vehicle regardless of the time of day.

In case ACFT movement under own engines power is not available, ACFT towing shall be carried out along any route assigned by the TWR controller. Towing for engines start-up can be executed onto another stand, available for taxiing under own engines power after engines start-up or onto the centre line of taxi route.

Responsibility for observance of taxiing patterns and procedures, maintenance of safe separation intervals between ACFT during taxiing on apron and manoeuvring area is placed on the pilot-in-command. Responsibility for the safe taxiing into/out of stands and towing is placed on pilot-in-command and specialist of aerodrome engineering service. If ACFT is parked not in line with the established marking signs, pilot-in-command must report it to TWR controller.

During coordination of ACFT movement on the apron, TWR controller is responsible for assignment of taxi route and providing reliable information about restrictions on taxi route.

Responsibility for assignment of stands appropriate for different ACFT types, rests with the Flight Operation Service of Arkhangelsk AD.

2. Taxiing to and from stands

ACFT taxiing and towing on the apron and manoeuvring area, change of taxi route (towing route) shall be carried out by clearance of TWR controller.

Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command depending on taxiing conditions: condition of apron, TWY, RWY, presence of restrictions, ACFT mass, meteorological conditions. In all cases, taxiing speed shall not exceed speed established in the Aeroplane Flight Manual.

Air taxiing of skid-equipped HEL along the established marking shall be carried out maintaining two-way radio communication with TWR controller.

Arriving ACFT shall taxi and be parked onto designated stand according to marshaller's instructions.

Parking onto stands 1-6, 14-29 shall be carried out under own engines power. Parking onto stands 7-13 shall be carried out by towing.

Taxiing out of stands 1-14 shall be carried out under own engines power.

Taxiing out of stands 15-29 shall be carried out by towing.

Stands for light, ultralight ACFT and HEL are not provided.

3. Перрон. Руление в зимних условиях

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь спецмашины сопровождения может быть запрошена через диспетчера Вышки.

4. Ограничение при рулении

Для ВС 1 и 2 классов разворот на 180° на ВПП 08/26 разрешен только в уширениях РД А1 и РД А6.

Для ВС B757-200 занятие/освобождение ВПП 08/26 при самостоятельном рулении выполняется по РД А4. При невозможности самостоятельного руления - буксировкой.

На перроне выдержано 2-х метровое расстояние между рулящими ВС и разметкой путей движения спецавтотранспорта.

Руление ВС типа Ан-124, Ил-76, Ил-18, Ан-12 на тяге внутренних двигателей.

На участке МРД от РД А5 до РД А6 ось руления смещена к югу на 9 м.

Прогрев двигателей ВС с четырьмя двигателями на РД А1 и РД А6 ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Руление по западной части перрона между МС 7 и МС 13 ВС с размахом крыла более 34.5 м ЗАПРЕЩЕНО.

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

Учебно-тренировочные полеты производятся по предварительным заявкам и обеспечиваются службой ОВД в установленном порядке.

Для выполнения тренировочных полетов на аэродроме используются опубликованные схемы захода на посадку.

Тренировочные полеты разрешается производить на высоте не ниже опубликованной на схеме захода на посадку в любое время суток одновременно не более двум ВС.

При отсутствии рейсовых ВС над аэродромом разрешается увеличивать количество тренировочных ВС до трех. В случае интенсивного воздушного движения в районе аэродрома руководителю полетов предоставляется право временно прекращать тренировочные полеты.

Контрольно-испытательные полеты производятся по заявкам ИАС и выполняются по опубликованным схемам захода на посадку, согласованным со службой движения.

Совместные учебно-тренировочные и контрольно-испытательные полеты ВС гражданской авиации выполняются по согласованию с руководителем полетов.

6. Ограничение полетов вертолетов

Запуск, прогрев и опробование двигателей производится на стоянке с учетом скорости и направления ветра.

Взлет и посадка вертолетов, как правило, производится на ВПП в районе РД А4

При ветровой обстановке, не позволяющей вертолетам производить руление из-за ограничений по ветру, разрешается производить взлет и посадку вертолетом против ветра на ВПП или РД А (А1, А3, А4, А6) с учетом ограничительного сектора и обеспечения необходимого расстояния от концов лопастей несущего винта до препятствий.

3. Apron – taxiing during winter conditions

The taxi guide line may be invisible because of snow. Assistance of "Follow-me" vehicle may be requested from the Tower controller.

4. Taxiing - limitations

A 180° turn on RWY 08/26 for 1 and 2 class ACFT is permitted only on turn pads at TWY A1 and TWY A6.

Occupation/vacation of RWY 08/26 for B757-200 ACFT shall be carried out by taxiing under own engines power via TWY A4. When taxiing under own engines power is not possible - by towing.

Two-metre distance between taxiing aircraft and marking of routes for special motor-vehicle transport is provided on the apron.

Taxiing of An-124, Il-76, Il-18 and An-12 ACFT shall be carried out under own engines power.

MAIN TWY centre line is displaced by 9 m to the south on the segment from TWY A5 to TWY A6.

Engines warm-up of four-engined ACFT on TWY A1 and TWY A6 is prohibited.

Taxiing of ACFT with wingspan of more than 34.5 m via the west part of apron between stands 7 and 13 is PROHIBITED.

5. Training and practice flights, test and evaluation flights, use of the runway

Training and practice flights are subject to prior requests, operational support is provided by the ATS unit in accordance with the established procedure.

Training flights are executed in accordance with published approach procedures.

Training flights are permitted H24 at height not below the one published on the approach chart for not more than 2 ACFT at the same time.

In the absence of scheduled ACFT over the AD, 3 ACFT are permitted to execute training flights. In the case of high traffic intensity in the CTA, Flight Control Officer can temporary suspend practice and training flights.

Test and evaluation flights are carried out upon request of the aerodrome engineering service in accordance with the published approach procedures, coordinated with the ATS unit.

Simultaneous training/practice and test/evaluation flights of General Aviation ACFT shall be conducted by arrangement with the Flight Control Officer.

6. Helicopter traffic – limitation

Engines start-up, warm-up and run-up shall be carried out on stand taking into account wind speed and direction.

HEL take-off and landing are carried out mainly from/on RWY in the vicinity of TWY A4.

If wind conditions do not allow HEL to taxi due to wind restrictions, it is permitted to carry out upwind take-off and landing from/on the RWY or TWY A (A1, A3, A4, A6), taking into account the limiting sector and providing the required distance from the main rotor tips to obstacles.

Скорость и направление ветра при запуске, взлете и посадке учитывается по нормам, установленным РЛЭ для каждого типа вертолета.

При боковом ветре взлет и посадка вертолетов по ВПП по-вертолетному производятся с любого направления на ВПП.

При необходимости, с разрешения РП, экипажи вертолетов могут использовать любую часть ВПП для выполнения взлёта и посадки, в той части ВПП, где видимость соответствует минимуму аэродрома.

Чтобы исключить пролет вертолетов над служебными зданиями аэропорта, установлен ограничительный сектор от КТА Аи = 135°-245° удаление 3 км.

Взлет и посадка с ВПП в условиях снежного вихря производится в исключительных случаях и в соответствии с РЛЭ данного вертолета.

УЛАА АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

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

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

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

При соответствующих метеоусловиях и воздушной обстановке в ночное время (после 2300) преимущественно использование МКвзл. 078°.

2. Ограничения

2.1 Ограничения на взлет

2.1.1 При значении коэффициента сцепления менее 0.5 взлет производится, как правило, против ветра.

2.1.2 Взлет с ВПП 26.

2.1.3 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 (ICAO Doc 8168).

2.1.4 Взлет с ВПП 08.

2.1.5 При взлете с ВПП 08 ограничений нет.

2.2 Ограничения на посадку

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

2.2.2 При наличии специальных метеорологических условий, например, при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т. д., в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира корабля может отклониться от положений п. 2.1, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

2.2.3 Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

а) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

б) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150 м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

Wind speed and direction during engines start-up, take-off and landing shall be taken into account according to the standards, established in Helicopter Flight Manual for each HEL type.

Vertical VFR take-off and landing of helicopters with crosswind component shall be carried out from/onto RWY from any direction.

If required, by clearance of Flight Control Officer, flight crew of HEL can execute take-off and landing from/onto any part of the RWY, where visibility conforms to AD minimum.

In order to avoid flights of HEL over the airport service buildings, a limiting sector is established from ARP AZMT = 135°-245° distance of 3 km.

Take-off and landing from/on the RWY during a snow vortex shall be carried out in exceptional cases and in accordance with the Helicopter Flight Manual for the specified HEL type.

ULAA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

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

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

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

Take-off heading 078° MAG shall be used in appropriate meteorological conditions and air situation at night (after 1100 PM).

2. Restrictions

2.1 Landing restrictions

2.1.1 When the friction coefficient is less than 0.5, take-off, as a rule, shall be carried out upwind.

2.1.2 Take-off from RWY 26.

2.1.3 The flight crews shall apply two special take-off and climb procedures: NADP 1 and NADP 2, and the pilot-in-command may use any of them for reaching necessary effect (ICAO Doc 8168).

2.1.4 Take-off from RWY 08.

2.1.5 There are no restrictions for take-off from RWY 08.

2.2 Take-off restrictions

2.2.1 Noise abatement procedures during approach phase shall be carried out by crews of all aircraft.

2.2.2 In case of unfavourable meteorological conditions, such as considerable wind speed, cumulonimbus clouds etc., in arrival and approach sectors, ATS unit at its own discretion or according to the pilot-in-command request can deviate from the provisions of para 2.1 if deemed necessary for safety reasons.

2.2.3 Noise abatement procedures over the overflow terrain shall not be carried out:

a) if there is ice, slush, water on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

b) under meteorological conditions when cloud ceiling is less than 150m or horizontal visibility is less than 1800 m;

с) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;

д) когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;

е) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

2.2.4 При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже угла наклона глиссады ILS не разрешается.

2.2.5 Никакие приемы снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения.

2.2.6 Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

2.2.7 Посадка воздушного судна при значении коэффициента сцепления менее 0.5, как правило, производится против ветра.

2.2.8 Заход на посадку выполняется по установленным схемам, при этом выпуск шасси и механизации производится не ранее, чем за 12 км до точки входа в глиссаду, скорость полета по схеме не более 400 км/ч.

Примечания: ЗАПРЕЩЕН технический запуск двигателей ВС на MC 15-29.

УЛАА АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

Общие положения

Полеты в пределах района аэродрома Архангельск/Талаги осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам и ПВП.

Процедуры полетов по ППП

Для полетов по ППП в районе аэродрома Архангельск/Талаги установлены стандартные маршруты вылета по приборам (SID), стандартные маршруты прибытия по приборам (STAR), схемы захода на посадку, схемы ухода на второй круг, зоны ожидания.

В целях оптимизации траекторий полетов воздушных судов, следующих по траекториям стандартных маршрутов вылета или прибытия, стандартных маршрутов вылета или прибытия зональной навигации, орган ОВД может применять процедуру "Прямо на".

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на орган ОВД.

Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При встрече с опасными метеорологическими явлениями, отказе авиационной техники и тому подобным, в целях обеспечения безопасности полёта на заданной высоте (эшелоне) командиру ВС предоставляется право самостоятельно изменять высоту (эшелон) полёта с немедленным докладом об этом органу ОВД.

Переход от полета по ППП к полету ПВП разрешается только в том случае, когда орган ОВД получает составленное командиром ВС сообщение, которое содержит фразу: "*Отменяю полет по ППП*" и любые изменения, подлежащие внесению в его текущий план полета. Не следует прямо или косвенно предлагать переходить от полета по ППП к полету по ПВП.

с) when the cross-wind component on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;

д) when the tail-wind component on RWY exceeds 2.5 m/s;

е) when wind shear is forecasted or reported or if it is expected that unfavourable weather conditions (for example, thunder-storms) may influence the aircraft approach and landing.

2.2.4 During instrument approach and also during visual approach flight below ILS glide path angle is not allowed.

2.2.5 No noise abatement procedures shall prescribe to exceed IAS during descent.

2.2.6 Displacement of RWY threshold shall not be used as a noise abatement measure.

2.2.7 If friction coefficient is less than 0.5, aircraft landing, as a rule, is carried out upwind.

2.2.8 Approach is carried out according to established patterns and aircraft shall lower landing gear and wing devices not earlier than at a distance of 12 km before GP intercepting point, the airspeed with respect to pattern is not more than 400 km/h.

Note: Test start-up of engines on stands 15-29 is PROHIBITED.

ULAA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

General

Flights within Arkhangelsk/Talagi CTA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR) and Visual Flight Rules (VFR).

Procedures for IFR flights

SID, STAR routes, approach and missed approach procedures, holding areas are established for IFR flight operations in Arkhangelsk/Talagi AD CTA.

ATS unit can apply "Direct to" procedure in order to optimize ACFT flight paths for ACFT proceeding along SID, STAR, RNAV (GNSS) SID and RNAV (GNSS) STAR.

IFR flights shall be conducted at assigned flight levels in accordance with the established separation intervals. Responsibility for maintaining the established separation intervals between ACFT and assignment of safe flight level rests with ATS unit.

Change of flight level shall be executed by instruction of ATS unit only. In the case of encounter with dangerous meteorological phenomena, failure of onboard equipment, etc. in order to ensure safety of flight at assigned altitude (flight level), pilot-in-command has the right to change altitude (flight level) at his own discretion immediately reporting it to ATS unit.

Change from IFR to VFR flight is permitted only if ATS unit obtains a message from the pilot-in-command including a phrase: "*IFR flight cancelled*" about IFR flight plan cancellation and any changes in the present flight plan. It is prohibited to suggest directly or indirectly to change from IFR flight to VFR flight.

При полетах по ППП в пределах диспетчерской зоны необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа в соответствующую зону ответственности;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания органа ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ-диапазоне.

Разрешается выполнение захода на посадку с применением визуального маневрирования на ВПП 08/26.

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются при вылете и посадке ВС.

Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются при значениях видимости на ВПП менее 550 метров.

Порядок выполнения процедуры в условиях ограниченной видимости

О начале применения LVP экипажи ВС извещаются органом ОВД фразой «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*» и включаются в информацию АТИС.

При вылете маршрут руления ВС к линии предварительного старта ВПП 08/26 определяется диспетчером «Архангельск-Вышка».

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

По запросу экипажа ВС используется машина сопровождения или буксировка ВС.

ЗАПРЕЩАЮТСЯ взлеты не от начала ВПП и взлеты без остановки на исполнительном старте.

Допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП.

Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль осуществляется с использованием первичного и вторичного обзорного радиолокатора

Потеря радиосвязи

При потере радиосвязи после входа в район аэродрома Архангельск/Талаги экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД, в направлении ДПРМ. Снижение для захода на посадку начинать после пролета ДПРМ не ранее расчетного времени прибытия по схеме внеочередного захода на посадку. Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200)м связь с «Архангельск-Подход» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеословий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Архангельск/Талаги или следует на аэродром назначения или на запасной аэродром.

При необходимости, по решению командира ВС, воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета, без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

During IFR flights in CTR it is necessary:

- to have clearance of ATS unit, obtained before entering the appropriate responsibility area,
- to report ACFT position by request of the ATS unit;
- to follow instructions of ATS unit;
- to maintain constant two-way radio communication in VHF range.

It is permitted to perform approach using visual manoeuvring on RWY 08/26.

Low visibility procedures

Low visibility procedures are applied during ACFT take-off and landing.

Low visibility procedures are implemented when RVR is less than 550 m.

Application of low visibility procedures

Low Visibility Procedures are implemented by ATS unit using the phrase “*Low visibility procedures in progress, check your minimum*“, transmitted via ATIS.

During departure, taxi route of ACFT to runway-holding position of RWY 08/26 shall be assigned by “Arkhangelsk-Tower” controller.

Responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area rests with the flight crew.

Assistance of the “Follow-me” vehicle and towing are used upon request of the flight crew only.

Take-off without stop at the line-up position and take-off not from RWY beginning are PROHIBITED.

Not more than one ACFT can be present on TWY or RWY.

ATS surveillance procedures

Radar control is provided by means of primary and secondary surveillance radars.

Communication failure

In case of radio communication failure after entry into Arkhangelsk/Talagi CTA the crew (pilot) shall continue to proceed at last assigned flight level cleared by ATC unit controller towards LOM. Descending for approach shall be commenced after crossing LOM not earlier than the estimated time of arrival (ETA) according to out-of-sequence approach pattern. Landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.

In case of radio communication failure after take-off (if at (200)m communication with “Arkhangelsk-Approach” is not established) the pilot-in-command shall continue to climb to aerodrome traffic circuit height, proceed in accordance with approach pattern and land at Arkhangelsk/Talagi aerodrome or proceed to destination or alternate aerodrome depending on meteorological conditions and landing weight.

If necessary, on a pilot-in-command decision, aircraft may proceed along the route to alternate aerodrome indicated in flight plan without radio communication at one of flight levels FL140, FL150 or FL240, FL250 assigned for flights without radio communication depending on flight direction.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером УВД высоте (эшелоне) до выхода из района аэродрома, после чего набрать назначенный эшелон (в соответствии с FPL, RPL).

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

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

Во всех случаях экипаж имеет возможность прослушивать на частоте ДПРМ 690 кГц информация и указания органа ОВД.

Процедуры полетов по ПВП

При полетах по ПВП в пределах района аэродрома необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД (управления полётами);
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- выполнять команды диспетчеров УВД.

Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

- a) предоставляется план полета в отношении разрешения органа ОВД с заполненными пунктами 7-18 и с указанием целей полета;
- b) разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом воздушного судна в диспетчерский район;
- c) сообщение о местонахождении представляется в соответствии с пунктом 3.6.3 Приложения 2 ICAO;
- d) отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;
- e) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам;
- f) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

УЛАА АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается суточной и сезонной миграцией птиц.

Миграционные перелеты различных видов птиц происходит в различное время суток. В дневное время летит большинство крупных птиц (вороны, голуби, чайки, хищные птицы). Днем и ночью летят гуси и некоторые виды уток.

При сезонных перелетах наибольшую опасность представляют предрассветные часы, когда отмечается наиболее высокая интенсивность весеннего и осеннего перелетов. После восхода солнца она обычно спадает. Вечером за 2-3 часа до захода солнца интенсивность перелета может резко возрасти, но с наступлением темноты она снова ослабевает.

In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude), the pilot-in-command shall proceed at last altitude (flight level) assigned by controller to CTA exit and then climb to assigned flight level (according to FPL, RPL).

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

In case of radio communication failure during IFR flight, when it is impossible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to flight plan. In this case the aircraft crew shall maintain assigned flight level till joining radio navigation facility of the planned landing aerodrome and initiate descending at ETA or as close as possible to ETA indicated in flight plan. Approach shall be carried out according to IFR with respect to procedure established for specified navigation facility. As far as possible landing shall be carried out within 30 minutes after ETA.

In all cases flight crew is able to listen information and ATS unit instructions on LOM frequency 690 kHz.

Procedures for VFR flights

During VFR flights in CTA it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have a clearance of the appropriate ATS unit;
- to report position if required;
- to carry out ATC controllers instructions.

If flight conditions permit, the ATS unit clearance for VFR flights shall be issued under the following conditions:

- a) a flight plan containing filled in items 7 to 18 and indicating flight purpose shall be submitted;
- b) ATS unit clearance shall be obtained immediately before the aircraft enters CTA;
- c) position report shall be submitted in accordance with ICAO Annex 2 para 3.6.3;
- d) deviations from ATS unit clearance may be only made when prior permission has been obtained;
- e) the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground unless the flight can be conducted in accordance with IFR;
- f) two-way radio communication shall be maintained on prescribed frequency.

ULAA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of AD is conditioned by seasonal and daily birds migration.

The migrations of birds variety occur in different day time. During daylight hours the majority of big birds (crows, pigeons, gulls, birds of prey) migrate. During daylight hours and at night geese and some kinds of ducks migrate.

During seasonal migrations the most hazardous are predawn hours when the most intensive spring and autumn migrations occur. After sunrise, as a rule, the migration intensity decreases. In the evening in 2-3 hours before sunset the migration intensity may increase greatly, but in dark hours it may decrease again.

В холодное время года численность птиц резко сокращается.

Перелеты, в том числе и миграционные, происходят, как правило, на небольших высотах до 1000 фт над уровнем земли. Перелет гусей и лебедей наблюдается до высоты 3000 фт над уровнем земли.

Весенний перелет начинается на 1-2 месяца позже (апрель-май), а осенний на 1-2 месяца раньше (октябрь-ноябрь), чем в средней полосе. Основные направления миграции весной - с юга на север, осенью - в обратном направлении.

Суточная миграция с усилением в утренние (с 0500 до 0900) и вечерние (с 1700 до 2100) часы. Однако в дни с наиболее благоприятной обстановкой для полёта (южный, юго-западный и западный ветры, температура воздуха более 10°C) интенсивный пролет значительного количества птиц идет в течение всего дня, а гусеобразных и в течение ночи.

Орнитологическое обеспечение в районе аэродрома возлагается на службу спецавтотранспорта и эксплуатации аэродрома (система отпугивания птиц «Беркут», биоакустический отпугиватель птиц «Bird Gard Super Pro AMP», акустический отпугиватель птиц «Коршун 16 PRO», гром-пушки «Zon Mark 4»).

Экипажи ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливают осмотрительность и действуют по указанию органов ОВД.

In cold season birds quantity considerably decreases.

Birds migrations occur at the altitudes up to 1000 ft AGL. Geese and swans migration occurs at the altitudes up to 3000 ft AGL.

Spring migration begins 1-2 months later (April-May) and autumn migration begins 1-2 months earlier than in Central Russia climatic zone. The main migration directions are from south to north in spring and backward in autumn.

Daily bird migration increases in morning (from 0500 till 0900) and evening hours (from 1700 till 2100). On days with the most favourable weather conditions for flights (south, south-west and west wind, air temperature above 10°C) intensive flight of a significant number of birds occurs throughout the day, and anseriformes - also during the night.

Ornithological observation in the vicinity of the aerodrome is provided by service for special vehicles and aerodrome operations (using Berkut acoustic system, Bird Gard Super Pro AMP bioacoustic birdscarer, Korshun 16 PRO acoustic scarer, Zon Mark 4 birdscare cannon).

Having obtained information about hazardous ornithological situation, the crews shall reinforce discretion and operate according to ATS units instructions.

УЛАА АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
ULAA AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 ULAA-31 AD 2.1 ULAA-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 08/26	AD 2.1 ULAA-33
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 ULAA-39
Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO	AD 2.1 ULAA-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 ULAA-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 ULAA-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 08	AD 2.1 ULAA-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 ULAA-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 08	AD 2.1 ULAA-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 ULAA-88
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 26	AD 2.1 ULAA-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 26	AD 2.1 ULAA-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I RWY 08	AD 2.1 ULAA-99
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 08	AD 2.1 ULAA-101
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 26	AD 2.1 ULAA-102
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 08/26	AD 2.1 ULAA-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 08	AD 2.1 ULAA-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 26	AD 2.1 ULAA-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 08	AD 2.1 ULAA-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 26	AD 2.1 ULAA-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 08	AD 2.1 ULAA-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 26	AD 2.1 ULAA-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 08	AD 2.1 ULAA-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 26	AD 2.1 ULAA-158