

УУЫЫ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.

UUYU

AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УУЫЫ СЫКТЫВКАР

UUYU SYKTYVKAR

УУЫЫ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.

UUYU

AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	613849с 0505042в. В центре ВПП 613849N 0505042E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	ЮВ окраина г. Сыктывкара SE outskirts of Syktyvkar
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	339 фт/ 103 м/ 18.1°С 339 FT/ 103 M/ 18.1°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	6 м 6 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	19°В (2023)/ 7.7°В 19°E (2023)/ 7.7°E
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	СП АО «Комиавиатранс», «Аэропорт Сыктывкар» Россия, 167000, Республика Коми, г. Сыктывкар, ул. Советская, 67 JV "Syktyvkar Airport" JSC "Komiaviatrans" 67, Sovetskaya Ulitsa, Syktyvkar, Komi Republic, 167000, Russia Тел./Tel.: (8212) 280-500, (8212) 280-384 Факс/Fax: (8212) 243-506 E-mail: syktyvkar@komiaviatrans.ru АФТН/AFTN: УУЫЫЫОЫЬ / UUYUYOYX
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

УУЫЫ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.

UUYU

AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0500-1400 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0500-1400 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	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	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы аэропорта: к/с. Ежедневно 2000-0400: ЗАПРЕЩЕН прием/выпуск ВС типа Ан-24, Ан-26, Ту-134, Ту-154Б в связи с ограничением по шуму. AD OPR HR: H24. Daily 2000-0400: arrival/departure of An-24, An-26, Tu-134, Tu-154B ACFT are PROHIBITED due to noise restriction. 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

УУЫЫ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UUYU AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ / - TS-1, RT / -
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

УУЫЫ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UUYU AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы аэропорта, гостиницы в городе Hotels at the airport, hotels in the city
2.	Рестораны Restaurant	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больница в г. Сыктывкаре Medical post in the airport Terminal, hospital in Syktyvkar
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются в городе AVBL in the city
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеются в городе AVBL in the city
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУЫЫ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UUYU AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	На аэродроме имеются специальные средства эвакуации (устройства для подъема ВС за носовую часть). В случае необходимости дополнительное оборудование предоставляется эксплуатантом. Special equipment for removal of disabled (equipment for lifting aircraft fuselage) is AVBL at the aerodrome. If necessary, additional equipment is provided by ACFT operator.

УУЫЫ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UUYU AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>1-я очередь – очистка ВПП, включая укрепленную обочину, торцы и уширение в границах асфальтобетонного покрытия. Используемая для руления (рабочая) РД А, перронная РД и МС (для ВС, прибывающих в ближайшее время), боковые, ограничительные и огни уширения ВПП.</p> <p>2-я очередь – летная полоса на ширину 10 м от границы ВПП, обочины РД А на ширину 10 м. Перрон и МС (оставшаяся неочищенная площадь, свободная от ВС), внутриперронные проезды. Огни РД А, аэродромные знаки, огни приближения, глиссадные огни. Подготовка зон КРМ, ГРМ.</p> <p>3-я очередь – очистка спланированной части летной полосы на ширину 25 м от боковых границ ВПП (на всю длину ВПП с укрепленными участками) и 150 м за каждым концом ВПП. Зоны ограниченного использования, подъездные дороги.</p> <p>1. RWY, including reinforced RWY shoulders, extremities, and turn pad to a width of Asphalt-Concrete pavement. Active TWY A, taxi route on the apron and stands (for ACFT arriving in the nearest time), RWY edge lights, RWY end lights and RWY turn pad lights.</p> <p>2. Runway strip to a width of 10 m from RWY edges, TWY A shoulders to a width of 10 m. Apron and stands (uncleared segment, not occupied by ACFT), apron service roads. TWY A lights, aerodrome signs, approach lights, light units. Treatment of ILS LOC, GP.</p> <p>3. Graded portion of RWY strip to a width of 25 m from RWY edges (along the full length including reinforced segments) and 150 m beyond the end of the RWY. Restricted use areas, access roads.</p>
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	<p>МС / Stands:</p> <p>1, 2, 8-10 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 28/R/B/X/U.</p> <p>4-6, 6A – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 30/R/B/X/U.</p> <p>7, 11-18 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 37/F/D/X/T.</p> <p>19 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 47/F/D/X/T.</p>
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	<p>РД / TWY:</p> <p>А – 19 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 51/F/D/X/T</p>
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	<p>Порог ВПП 18 – 310 фт/94.4 м</p> <p>Порог ВПП 36 – 332 фт/101.0 м</p> <p>RWY THR 18 – 310 FT/94.4 M</p> <p>RWY THR 36 – 332 FT/101.0 M</p>
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

**УУЫЫ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД А, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY A, 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 у ВПП; осевой линии, края РД А. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, runway-holding positions; taxiway centre line, edges of TWY A.
3.	Огни линии «стоп», огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	нет NIL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУЫЫ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

UUYU AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6 АИП России

See GEN 3.1.6 of AIP Russia

УУЫЫ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

UUYU AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Коми Северного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Komi Aeronautical Meteorological Centre, North Branch of the Federal State Budgetary Institution "Aviamettelecom of Roshydromet"
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	Коми АМЦ 24 часа Komi Aeronautical Meteorological Centre 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация Briefing, personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Прогноз в коде TAF по аэродромам вылета посадки и запасным, прогноз по площадям в GAMET, сообщения SIGMET, AIRMET, AIREP. Рус, англ. TAF for aerodromes of departure, intended landing and alternates; GAMET, SIGMET messages; AIRMET, AIREP. RUS, ENG.
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Приземные карты, карты барической топографии, карты ОЯП (SWH, SWM), прогноз ветра и температуры по высотам, снимки ИСЗ, информация МРЛ, погода METAR/SPECI аэродромов вылета, посадки, запасных. Surface weather maps; baric topography charts; significant weather charts (SWH, SWM); upper wind and upper-air temperature forecast charts; satellite, weather radar information; METAR/SPECI for aerodromes of departure, intended landing and alternates.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Выносное индикаторное устройство (АРМ ВИУ), громкоговорящая связь (ГГС), МРЛ-5 Remote display unit (AWP VIU), loud-speaking communication, WXR-5
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПК, СДП TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УУЫЫ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UUYU AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода	
Designation RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY	
1	2	3	4	5	6	
18	201°46'34" 183°	2503x45	PCN 49/F/D/X/T Asphalt-Concrete	613926.63N 0505113.96E 613811.55N 0505010.92E ---	THR 310 FT / 94.4 M TDZ 317 FT / 96.4 M	
36	021°45'39" 003°	2503x45	PCN 49/F/D/X/T Asphalt-Concrete	613811.55N 0505010.92E 613926.63N 0505113.96E ---	THR 332 FT / 101.0 M TDZ 339 FT / 103.3 M	
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы тор- можения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры лет- ной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimen- sions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2803x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2803x300	нет/NIL	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system

УУЫЫ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UUYU AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагае- мая дистан- ция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадоч- ная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
18	2503	2903	2503	2503	нет/NIL
36	2503	2903	2503	2503	нет/NIL

УУЫЫ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UUYU 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 RWY centre line	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge	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	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
18	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2503 M, 60 M 1903 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
36	SALS 430 M LIL	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2503 M, 60 M 1903 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УУЫЫ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UUYU 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 А. Осевых нет. Edge: on TWY A. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	Высота наземных огней ВПП, РД, расположенных в полосе, свободной от препятствий, превышает 36 сантиметров. Руление ВС RRJ-95, А-319-100, А-320-200 и ЕМВ-120ER, ЕМВ-145, ERJ-170, ERJ-190 по РД осуществлять строго по осевой линии на пониженной скорости, при повышенном внимании экипажа ВС. Height of RWY, TWY ground lights located in OFZ is above 36 centimetres. Taxiing of RRJ-95, A-319-100, A-320-200 and EMB-120ER, EMB-145, ERJ-170, ERJ-190 ACFT via TWY shall be executed strictly along the centre line, at reduced speed, with flight crew exercising extreme caution.

УУЫЫ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UUYU AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	1) ВПП 18/36 / RWY 18/36: 613849N 0505042E 2) ПП / Helipad: 613933.54N 0505145.46E
2.	Превышение TLOF и/или FATO (фт/м) TLOF and/or FATO elevation (FT/M)	1) 339 FT / 103.2 M 2) 304 FT / 92.7 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	1) ВПП / RWY 2503x45 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 49/F/D/X/T 2) ПП / Helipad 22x22 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, дневная маркировка / Day marking
4.	Сектор взлета/посадки Take-off/Landing sector	355°-192° MAG
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	Полеты в секторе 192°-355° (над городом) ЗАПРЕЩЕНЫ. ПП обеспечивает прием/выпуск вертолетов на ползковом шасси, для других типов используется ВПП. Flights within sector 192°-355° MAG (over the city) are PROHIBITED. Helipad is AVBL for arrival/departure of skid equipped HEL. RWY is used for other types of HEL. Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУЫЫ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UUYU AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Сыктывкар диспетчерская зона: 615139N 0512711E - 614513N 0512338E - 614156N 0513532E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 40 км с центром 613849N 0505042E до 615139N 0512711E. Сыктывкар диспетчерский район: Окружность радиусом 80 км с центром 613849N 0505042E. Syktyvkar CTR: 615139N 0512711E - 614513N 0512338E - 614156N 0513532E, then clockwise by arc of a circle radius of 40 KM centred at 613849N 0505042E to 615139N 0512711E. Syktyvkar CTA: A circle radius of 80 KM centred at 613849N 0505042E.
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Сыктывкар диспетчерская зона: от земли до FL050 Сыктывкар диспетчерский район: выше FL050 до FL140 Syktyvkar CTR: GND - FL050 Syktyvkar CTA: above FL050 - FL140
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Сивкар-Круг, Сивкар-Старт рус, англ Sivkar-Radar, Sivkar-Start RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	3000 фт/ (800) м 3000 FT/ (800) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУЫЫ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UUYU 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		121.500 129.000	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ Резервная частота Reserve FREQ
ДПК TWR	Сивкар-Круг Sivkar-Radar	124.600	к/с H24	Дополнительно выполняет функции Подхода и Посадки Additionally serves as Approach and Landing
СДП/ВСДП TWR	Сивкар-Старт Sivkar-Start	124.600	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Сыктывкар-АТИС Syktyvkar-ATIS	126.600	к/с H24	рус, англ RUS, ENG
	Сивкар-Транзит Sivkar-Transit	131.600	к/с H24	нет NIL

УУЫЫ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UUYU 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 18 ILS кат. II (19°В/-) LOC 18 ILS CAT II (19°E/-)	ИСП ISR	111.7	к/с H24	613759.4N 0505000.7E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 18 GP 18		333.5	к/с H24	613915.3N 0505117.6E			3°00', RDH 15.2 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 18 DME 18	ИСП ISR	CH 54X	к/с H24	613915.3N 0505117.6E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 18 LOM 18	СР SR	345	к/с H24	614137.8N 0505302.5E			003°MAG/4.4 KM RWY 18 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 18 LMM 18	С S	705	к/с H24	613952.5N 0505136.5E			003°MAG/0.9 KM RWY 18 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 36 ILS кат. I (19°В/-) LOC 36 ILS CAT I (19°E/-)	ИПВ IPW	108.3	к/с H24	613951.1N 0505134.5E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 36 GP 36		334.1	к/с H24	613821.2N 0505010.0E			3°00', RDH 15.1 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 36 DME 36	ИПВ IPW	CH 20X	к/с H24	613821.2N 0505010.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 36 LOM 36	ПВ PW	345	к/с H24	613613.6N 0504832.8E			183°MAG/3.9 KM RWY 36 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 36 LMM 36	П P	705	к/с H24	613742.1N 0504946.4E			183°MAG/1.0 KM RWY 36 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 18 GLS кат. I GBAS (H) 18 GLS CAT I	G18A	CH 21182	к/с H24			37	3°00', TCH 15.2 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 36 GLS кат. I GBAS (H) 36 GLS CAT I	G36A	CH 20771	к/с H24	613913.9N 0505122.7E		37	3°00', TCH 15.1 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УУЫЫ UUYU	117.000 CH 22415	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецмашинами. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке на пониженной скорости, при повышенном внимании экипажа. Скорость руления ВС выбирает КВС в зависимости от состояния покрытия ВПП (РД), наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорость, установленную РЛЭ ВС.

Противообледенительная обработка

Процедура противообледенительной обработки (далее – ПОО) ВС производится на МС.

Проведение ПОО ВС с запущенными двигателями ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

О необходимости ПОО диспетчер “Сивкар-Транзит” должен быть уведомлен экипажем ВС или техником ИАС.

О завершении ПОО техник ИАС докладывает экипажу ВС.

Предупреждения:

1. ЗАПРЕЩЕН запуск двигателей ВС при буксировке в связи с ограниченными размерами перрона.

2. Разрешается запуск одного двигателя от установки воздушного запуска на стоянке, при неисправной основной системе запуска на ВС, с дальнейшей буксировкой и запуском остальных двигателей на точке запуска по запросу командира ВС.

3. Заруливание и выруливание на/с МС производится буксировкой или на тяге собственных двигателей под руководством техника ИАС.

4. На МС 1, 2 заруливание на тяге собственных двигателей носом на запад, выруливание – буксировкой.

5. На МС 5, 6 заруливание ВС на тяге собственных двигателей носом на запад, выруливание – буксировкой, заруливание ВС буксировкой носом на восток, выруливание – на тяге собственных двигателей.

6. На МС 7, 8, 9 заруливание ВС на тяге собственных двигателей носом на восток, выруливание – буксировкой, заруливание ВС буксировкой носом на запад, выруливание – на тяге собственных двигателей.

7. На МС 12 заруливание на тяге собственных двигателей носом на запад через свободную МС 11.

8. На МС 13-18 заруливание буксировкой носом на запад, ВС 4 класса (взлетной массой до 10 т) разрешено заруливание/выруливание на тяге собственных двигателей через свободные соседние стоянки.

9. Международные рейсы обслуживаются на МС 1, 2, 4, 11-19.

10. МС 7, 19 используется в качестве карантинной стоянки.

11. Для взлета и посадки вертолетов с колесным шасси всех типов используются ВПП.

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

Movement of ACFT on the aerodrome shall be executed under own engines power and by towing. Taxiing and towing of ACFT shall be executed along the established marking at reduced speed with flight crew exercising extreme caution. Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command depending on RWY (TWY) pavement condition, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions. In all cases, taxiing speed must not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual.

De-icing treatment

De-icing treatment of ACFT is performed on the stands.

De-icing treatment of ACFT with running engines is PROHIBITED.

Flight crew or a specialist of the aerodrome engineering service must notify “Sivkar-Transit” controller of the necessity of de-icing treatment.

A specialist of the aerodrome engineering service must notify the flight crew that de-icing treatment is completed.

Warnings:

1. ACFT engines start-up during towing is PROHIBITED due to limited apron dimensions.

2. Start of one engine on the stand using an air start unit is permitted upon request of the pilot-in-command, when ACFT main power unit is inoperative, after that ACFT shall be towed to the start-up position, where other engines shall be started.

3. Taxiing into/out of stands shall be carried out by towing or under own engines power under the supervision of the specialist of the aerodrome technical and engineering service.

4. Taxiing of ACFT into stands 1, 2 facing west shall be carried under own engines power, taxiing out – by towing.

5. Taxiing of ACFT into stands 5, 6 facing west shall be carried under own engines power, taxiing out – by towing; taxiing into stands 5, 6 facing east shall be carried out by towing, taxiing out – under own engines power.

6. Taxiing of ACFT into stands 7, 8, 9 facing east shall be carried under own engines power, taxiing out – by towing; taxiing into stands 7, 8, 9 facing west shall be carried out by towing, taxiing out – under own engines power.

7. Taxiing of ACFT into stand 12 facing west shall be carried under own engines power through vacant stand 11.

8. Taxiing of ACFT into stands 13-18 facing west shall be carried by towing. Taxiing of class 4 ACFT (with MTOM up to 10 T) into/out of stands 13-18 shall be carried out under own engines power through adjacent vacant stands.

9. Stands 1, 2, 4, 11-19 are designated for ACFT operating international flights.

10. Stand 7, 19 is AVBL as a quarantine stand.

11. RWY is AVBL for take-off and landing of HEL with wheeled landing gear.

2. Руление на места стоянки и с них

Прибывающие ВС выполняют руление на стоянки в соответствии с указаниями диспетчера СДП и сигналами встречающего.

Разрешения, указания и ограничения по маршрутам руления ВС по аэродрому выдает диспетчер СДП на частоте 124.600 МГц.

Руление, буксировка и выталкивание к месту запуска ВС без разрешения диспетчера СДП ЗАПРЕЩЕНЫ.

При буксировке воздушного судна между руководящим буксировкой лицом и экипажем ВС должна поддерживаться двусторонняя связь по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов.



Прибытие

Решение на выполнение посадки принимает КВС. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением КВС к ее совершению.

В случае принятия КВС решения о выполнении посадки при метеословиях, не соответствующих минимуму, ответственность за исход посадки ВС возлагается на КВС.

Отправление

В случае задержки ВС на МС более чем на 30 минут от согласованного ГЦ ЕС ОрВД времени отправления, при сообщении об отмене FPL (CNL) новый FPL должен быть подан в ГЦ ЕС ОрВД и в адреса, указанные в разделах ENR 1.10 – ENR 1.11 АИП РФ, независимо от причины задержки ВС на МС.

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

Устанавливаются на свободную стоянку.

4. Зона стоянки для вертолетов

Для стоянки вертолетов Ми-8 используются МС 4-19, для Ми-2 МС 13-18, для Ми-26 МС 19.

Постановка ВС Ми-26, Ми-8, Ми-2 выполняется под руководством техника ИАС.

Для стоянки вертолета на ползковом шасси используется ПП.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Очистка перрона и РД производится до видимости осевой линии.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ буксировка ВС с работающими двигателями на заснеженном, покрытом льдом (скользком) перроне.

6. Ограничения при рулении

Освобождение и занятие ВПП по РД А выполнять на минимальной скорости, строго по оси руления.

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

Зона, предназначенная для выполнения тренировочных полетов, расположена на удалении от 35 км до 80 км от КТА. Боковые границы от $A_m 060^\circ$ до 120° . Центр зоны: $A_m 090^\circ$, Д 58 км.

8. Ограничение полетов вертолетов

Полеты в секторе 192° - 355° (над городом) – ЗАПРЕЩЕНЫ.

2. Taxiing to and from stands

Arriving ACFT shall taxi to stands in accordance with TWR controller's instructions and marshalling signals.

Clearances, instructions and restrictions related to ACFT taxi routes on AD are issued by TWR controller on frequency 124.600 MHz.

Taxiing, towing and pushback of ACFT to engines start-up position without TWR controller's clearance are PROHIBITED.

When ACFT is under tow, two-way radio communication between flight crew and person in charge of towing must be maintained via intercom, radio or visually using special designated signals.

Arrival

A pilot-in-command shall take a decision to carry out landing. ATC clearance for landing is not a compelling to land for a pilot-in-command.

In case when a pilot-in-command has taken a decision to carry out landing under weather conditions, which do not conform to the minimum, then he will be responsible for the result of landing.

Departure

If ACFT remains on the stand for more than 30 minutes from the time of departure approved by MATMC, a new FPL along with CNL message must be submitted to MATMC and the addresses indicated in ENR 1.10-ENR 1.11 sections of AIP of Russia, irrespective of the reason of ACFT delay on the stand.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

Light and ultralight ACFT shall be parked on vacant stands.

4. Parking area for helicopters

Stands 4-19 are AVBL for parking of Mi-8 HEL, stands 13-18 – for parking of Mi-2 HEL, stand 19 – for parking of Mi-26 HEL.

Mi-26, Mi-8, Mi-2 HEL shall park under the supervision of the specialist of the aerodrome technical and engineering service.

Helipad is AVBL for parking of skid equipped HEL.

5. Apron – taxiing during winter conditions

Cleaning operations on apron and TWY are carried out until taxi guide line is visible.

Towing of aircraft with running engines on the apron covered with snow or ice (slippery) is PROHIBITED.

6. Taxiing – limitations

Taxiing from/onto the RWY via TWY A shall be executed at minimum speed, strictly along taxi guide line.

7. Training and practice flights, technical test flights, use of the runway

Area designated for practice flights is located at DIST from 35 to 80 km from ARP. Lateral limits $AZM 060^\circ$ - 120° MAG, centred at $AZM 090^\circ$ MAG, DIST 58 km.

8. Helicopter traffic – limitation

Flights within sector 192° - 355° MAG (over the city) are PROHIBITED.

9. Удаление ВС, потерявших способность двигаться

Удаление ВС, потерявших способность двигаться, с летного поля имеет целью в кратчайший срок создать условия для взлета, посадки и руления других ВС и, тем самым, обеспечить бесперебойную работу аэропорта Сыктывкар.

В случае, когда существует угроза безопасности других ВС, воздушное судно, потерявшее способность двигаться, должно быть удалено за минимально короткое время. Вместе с тем, не следует удалять ВС без разрешения полномочного органа по расследованию авиационных происшествий.

УУЫЫ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА**1. Общие положения**

Основная цель применения эксплуатационных приемов снижения шума состоит в том, чтобы обеспечить такой эксплуатационный режим, при котором уровень воздействия шума был бы минимальным.

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

Специальные процедуры взлета с МК 003°/183° с целью снижения уровня шума над пролетаемой местностью выполняются всеми экипажами ВС категории В, С, D в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

2. Использование системы ВПП в дневное время

При соответствующих метеорологических условиях преимущественно осуществлять посадку с МК 003° и взлет с МК 183°.

Визуальное маневрирование в секторе 192°-355° над г. Сыктывкар – ЗАПРЕЩЕНО.

3. Использование системы ВПП в ночное время

Ежедневно 2000-0400: ЗАПРЕЩЕН прием и выпуск ВС типа Ан-24, Ан-26, Ту-134, Ту-154Б в связи с ограничением по шуму.

4. Ограничения**На взлет**

При взлете с МК 003° для маршрутов вылета NILIN 1A, REKRI 1A, SUGES 1A начало первого (левого) разворота выполнять после набора высоты 2000 футов.

На посадку

Изменение конфигурации и скорости полета ВС, связанное с приемами снижения шума, осуществлять согласно требованиям РЛЭ данного типа ВС.

При заходе по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже глиссады ILS ЗАПРЕЩЕН.

УУЫЫ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ**1. Общие положения**

Полеты в диспетчерском районе аэродрома Сыктывкар осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП) и правилами визуальных полетов (ПВП).

При полетах в диспетчерской зоне (районе) аэродрома Сыктывкар необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа до входа в СТР, СТА;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующих органов ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двухстороннюю радиосвязь в ОВЧ-диапазоне.

9. Removal of disabled ACFT

The primary aim of removal of a disabled ACFT from the airfield is to provide conditions for take-off, landing and taxiing of other ACFT in the shortest possible time and thereby restore normal operation of Syktyvkar AD.

If safety of other ACFT is at risk, the disabled ACFT must be removed as quickly as possible. At the same time, removal of disabled ACFT is subject to permission from the authority responsible for Air Accidents & Incidents Investigation.

UUYU AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**1. General provisions**

The primary aim of applying noise abatement procedures is to provide operating conditions that allow to reduce the level of noise impact to a minimum.

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

When executing take-off on heading 003° MAG/183° MAG special noise abatement procedures to minimize noise level in the overflown area shall be applied by all flight crews of CAT B, C, D ACFT in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

2. Use of the runway system during the day-time

In suitable weather conditions landing shall be executed mainly on landing heading 003° MAG and take-off – on take-off heading 183° MAG.

Visual manoeuvring in sector 192°-355° MAG over Syktyvkar is PROHIBITED.

3. Use of the runway system during the night-time

Daily 2000-0400: arrival and departure of An-24, An-26, Tu-134, Tu-154B ACFT are PROHIBITED due to noise restrictions.

4. Restrictions**Take-off**

After take-off on heading 003° MAG, the initial (left) turn shall be commenced after climbing to 2000 ft for SID NILIN 1A, REKRI 1A, SUGES 1A.

Landing

Change of ACFT configuration and speed within noise abatement procedures shall be carried out in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual for the specified ACFT type.

When executing instrument approach and visual approach, flying below the ILS glide path is PROHIBITED.

UUYU AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**1. General**

Flights in Syktyvkar CTA shall be carried out in accordance with IFR and VFR.

Requirements for flight operations in Syktyvkar CTR/CTA:

- to have ATS unit clearance obtained before entry into CTR, CTA;
- to report ACFT position upon request of the ATS unit;
- to follow respective ATS units instructions;
- to have and maintain continuous two-way radio communication in VHF range.

Выполнение полетов с использованием давления QNH

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляются в футах по давлению аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH). Значение давления QNH в гПа передается в сводке АТИС и органом ОВД по запросу экипажа ВС в мм рт. ст.

Давление QFE выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС, при этом орган ОВД назначает высоты полета в футовой системе по давлению QNH.

При заходе на посадку по ППП ниже эшелона перехода органом ОВД назначается как правило, высоты 3000 фт и ниже, кратно 100 фт.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами, позволяющими трактовать полученное указание органа ОВД применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футов QNH – метры QFE).

ВС государственной авиации по запросу экипажа ВС может быть назначена высота в метрах по давлению QFE.

2. Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерской зоны (района) Сыктывкар

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона (высоты) полета возлагается на диспетчера ДПК. Изменение эшелона (высоты) полета производится только по указанию диспетчера ДПК.

При возникновении угрозы безопасности полета (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) экипажу ВС предоставляется право самостоятельно изменить эшелон полета с немедленной информацией об этом диспетчеру ДПК.

Для обеспечения возможностей регулирования очередности захода на посадку используются:

- зона ожидания 1 – расположена над ДПРМ SR (МК посадки 183°);
- зона ожидания 2 – расположена над ДПРМ PW (МК посадки 003°);
- зона ожидания 3 – расположена над YY008 (МК посадки 183°);
- зона ожидания 4 – расположена над YY001 (МК посадки 003°).

Переход от полета по правилам полетов по приборам (ППП) к полетам по правилам визуальных полетов (ПВП) разрешается только в том случае, когда диспетчер ДПК получит составленное командиром воздушного судна сообщение, которое содержит фразу: «Отменяю полет по ППП» и любые изменения, подлежащие внесению в его текущий план полета. Диспетчеру ЗАПРЕЩАЕТСЯ принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

Визуальный заход на посадку

На аэродроме возможно выполнение визуального захода на посадку на ВПП 18/36.

Разрешение ВС, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем ВС или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем ВС. Органу ОВД запрещается принуждать экипаж ВС к выполнению визуального захода на посадку без его согласия.

Flight operation using QNH pressure

ATS unit assigns and flight crew shall maintain altitudes below the transition level in feet based upon aerodrome pressure (QNH). The value of QNH pressure in hPa is transmitted in ATIS broadcast. The value of QNH pressure in mm of Hg column is transmitted by the ATS unit upon request of the flight crew.

The value of QFE pressure is issued by the ATS unit upon request of the flight crew only, at the same time, ATS unit assigns flight altitudes in feet based upon QNH.

During IFR approach ATS unit usually assigns ALT 3000 ft or below, divisible by 100 ft, below the transition level.

Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH, must have conversion tables which enable to interpret the obtained instruction of the ATS unit relative to the equipment AVBL (for example, conversion table feet QNH – metres QFE).

Height in metres based upon QFE pressure can be assigned to state aviation ACFT upon request of the flight crew.

2. Procedures for IFR flights within Syktyvkar CTR (CTA)

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

Radar controller is responsible for ensuring established intervals between ACFT and assigning safe flight level (altitude). Change of flight level (altitude) is permitted only by Radar controller's instruction.

When a threat to flight safety arises (encounter with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure, etc.) a right is given to flight crew to change flight level at own discretion immediately reporting it to Radar controller.

The following holding areas are used to coordinate approach sequence:

- holding area 1 – located over LOM SR (landing heading 183° MAG);
- holding area 2 – located over LOM PW (landing heading 003° MAG);
- holding area 3 – located over YY008 (landing heading 183° MAG);
- holding area 4 – located over YY001 (landing heading 003° MAG).

Change from IFR to VFR flight is permitted only when Radar controller receives a message from pilot-in-command containing the phrase: "IFR flight cancelled" and information on any other changes that should be included in the current flight plan. It is PROHIBITED for the controller to force the pilot-in-command to execute a VFR flight without his consent.

Visual approach

RWY 18/36 is AVBL for executing visual approach.

Clearance to execute visual approach for ACFT on an IFR flight plan shall be requested by the flight crew or is initiated by the ATS unit. In the latter case, coordination with the flight crew is required. It is prohibited for the ATS unit to force the flight crew to execute visual approach without their consent.

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

Орган ОВД может начать векторение ВС для выполнения визуального захода на посадку до получения доклада от экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами, после чего векторение прекращается.

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение визуального захода на посадку экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода на посадку.

В целях оптимизации потока ВС орган ОВД может задавать экипажу ВС ограничения на выполнение визуального захода на посадку (выход на предпосадочную прямую на заданном удалении или заданной высоте).

Если выдержать заданные ограничения не представляется возможным, экипаж ВС должен немедленно сообщить об этом органу ОВД.

В любом случае ответственность за выдерживание безопасной траектории полета и безопасного профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

Орган ОВД должен обеспечить эшелонирование между ВС, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку и другими прибывающими и вылетающими ВС.

При выполнении визуального захода на посадку экипаж ВС поддерживает постоянный визуальный контакт с ВПП и/или ее ориентирами. Визуальное маневрирование в секторе 192°-355° над г. Сыктывкар – ЗАПРЕЩЕНО.

В процессе выполнения захода на посадку при потере визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами экипаж ВС выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД.

3. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного канала осуществляется постоянно с использованием аэродромного радиолокационного комплекса «Лира-А10». Используется в качестве резервного средства вторичной радиолокации.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора осуществляется по аэродромному радиолокационному комплексу «Лира-А10» и является основным способом наблюдения.

Аэродромный радиолокационный комплекс «Лира-А10» обеспечивает прием сигнала самолетного ответчика в режимах «УВД» и «RBS».

Необходимость радиолокационного наведения определяется органом ОВД, исходя из анализа воздушной обстановки или осуществляется по запросу экипажа.

Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и в разделе ENR 1.6.1 настоящего АИП.

При потере радиосвязи после взлета:

- произвести заход по установленной схеме и выполнить посадку на аэродроме вылета.

Prior to executing visual approach flight crew must report establishing visual contact with RWY and/or its references and obtain ATS unit clearance for execution of visual approach.

ATS unit can commence vectoring of ACFT for execution of visual approach prior to obtaining a report from the flight crew about establishing visual contact with RWY and/or its references, vectoring is terminated after the report has been received.

After obtaining ATS unit clearance to execute visual approach, flight crew shall maintain descent path and profile at own discretion, unless ATS unit has issued restrictions for execution of visual approach.

In order to optimize air traffic flow ATS unit can assign restrictions to flight crew regarding execution of visual approach (establishing on final at assigned distance or altitude).

If unable to maintain the assigned restrictions, flight crew must immediately inform ATS unit.

In all cases flight crew is fully responsible for maintaining safe flight path and descent profile.

ATS unit must provide separation between ACFT cleared to execute visual approach, and other arriving and departing aircraft.

When executing visual approach flight crew shall maintain visual contact with RWY and/or its references. Visual manoeuvring in sector 192°-355° MAG over Syktyvkar is PROHIBITED.

In case visual contact with RWY and/or its references is lost during visual approach, flight crew shall carry out missed approach under IFR and immediately inform ATS unit.

3. ATC surveillance procedures

Radar control and ATS using primary surveillance radar

Continuous radar control and ATS using primary surveillance radar are provided by the terminal area radar complex "Lira-A10" that is used as backup for secondary surveillance radar.

Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Radar control and ATS using secondary surveillance radar are provided by the terminal area radar complex "Lira-A10", being the main surveillance method.

The terminal area radar complex "Lira-A10" provides receipt of signals (replies) from aircraft with Mode S and RBS transponders.

The necessity to apply vectoring is determined by the ATS unit based on air situation analysis or vectoring is provided upon request of the flight crew.

Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6.1 section of AIP of Russia.

In the event of radio communication failure after take-off:

- execute approach in accordance with the established procedure and land at the aerodrome of departure;

- в случаях, когда произвести посадку на аэродроме вылета не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса ВС превышает максимально допустимую посадочную массу и нет условий для слива топлива и др.), КВС имеет право:

а) следовать на аэродром назначения по схеме выхода с набором заданной высоты (эшелона), согласно плану полета;

б) следовать на запасной аэродром, выбранный при принятии решения на вылет, на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, 150 или FL240, 250 в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи после входа в диспетчерский район аэродрома Сыктывкар экипаж продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера ОВД в направлении ДПРМ рабочего курса посадки. Снижение от ДПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к нему. 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.

Прослушивание команд диспетчера ОВД по каналу радиосвязи через ДПРМ производится на частоте 345 кГц независимо от рабочего направления посадки.

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

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости

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

О начале применения процедур LVP экипажи ВС будут извещены по АТИС или органом ОВД фразой: *«Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».*

Все транспортные средства и персонал, не выполняющие оперативных функций, удаляются с площади маневрирования.

Буксировка ВС (при необходимости – по запросу экипажа) производится с включенными аэронавигационными и проблесковыми огнями.

Руление ВС по площади маневрирования осуществляется на пониженной скорости строго по осевой линии РД.

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- выполнение взлета не от начала ВПП (за исключением вертолетов);
- выполнение взлета без остановки на исполнительном старте;
- наличие более одного ВС на РД или ВПП.

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

При действии процедур в условиях ограниченной видимости (LVP) экипажи ВС используют наземные маркировочные знаки и светотехнические средства.

На перроне установлены высокомащтовые опоры прожекторного освещения.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на орган ОВД.

- if unable to land at the aerodrome of departure (due to meteorological conditions or in case ACFT mass exceeds maximum landing mass and there is no possibility to dump fuel), pilot-in-command has the right to:

a) proceed to the destination aerodrome along the assigned SID climbing to the assigned altitude (flight level) indicated in the flight plan;

b) proceed to the alternate aerodrome chosen when making a decision for departure at one of the flight levels designated for flights without radio communication - FL140, 150 or FL240, 250 depending on direction of the flight.

In the event of radio communication failure after entry in Syktvykar CTA, flight crew shall proceed at the last flight level assigned by ATS unit controller towards LOM of active landing heading. Descent from LOM shall be commenced at the estimated time of arrival (ETA) or as close to ETA as possible. Instrument approach shall be executed in accordance with the procedure established for the specified navigational facility. Landing, if possible, shall be executed within 30 minutes after ETA.

LOM frequency 345 kHz shall be used to maintain listening watch for ATS unit instructions, regardless of active landing heading.

In the event of radio communication failure during VFR flight, ACFT shall proceed to the aerodrome of first landing according to flight plan.

4. Low visibility procedures

Low visibility procedures are applied when RVR is below 550 m.

Flight crews are informed about LVP implementation via ATIS or by the ATS unit by the following phrase: *“Low visibility procedures in progress. Check your minimum”.*

Manoeuvring area should be cleared of all vehicles and personnel not involved in operational activities.

Towing of ACFT (if required, upon request of flight crew) is executed with ACFT navigation and flashing lights switched on.

Taxiing of ACFT on the manoeuvring area shall be executed at reduced speed strictly along TWY centre line.

When LVP are in force, it is PROHIBITED:

- to take off not from RWY beginning (with exception of HEL);
- to take off without stop at the line-up position;
- for more than one ACFT to be present on TWY or RWY.

Technical systems for monitoring the manoeuvring area, when low visibility procedures are in force are not AVBL.

When low visibility procedures are in force, flight crews shall follow ground marking signs and LGT.

Flood lights on high masts are installed on the apron.

Responsibility for assignment of taxi routes on the manoeuvring area is placed on ATS unit.

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

Процедуры при ограниченной видимости (LVP) отменяются исключением информации из АТИС или органом ОВД фразой: «Отмена процедуры в условиях ограниченной видимости».

5. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП в СТР выполняются при визуальных метеоусловиях с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС, в соответствии с действующими правилами полетов в воздушном пространстве РФ, при наличии разрешения органа ОВД.

При входе в СТР производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района на давления QNH аэродрома. Перевод шкалы барометрического высотомера на давление QNH района производится при выходе за пределы СТР.

По ПВП ниже эшелона перехода полеты ВС выполняются на абсолютных высотах по давлению QNH, кратных 100 фт, в диапазоне от минимально безопасной высоты до 3000 фт.

УУЫ АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

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

Наличие реки Сысола с пойменными лугами и множеством озер способствует сосредоточению в районе аэродрома различных видов птиц.

На аэродроме проводится полный комплекс мероприятий, направленный на предотвращение столкновений ВС с птицами:

- регулярное наблюдение за обстановкой и обследование аэродрома и прилегающей территории;

- ликвидацию условий, способствующих скоплению птиц;

- активное отпугивание птиц с аэродрома специальными техническими средствами;

- доведение до летных экипажей ВС информации об орнитологической обстановке (предупреждение ее усложнении и возникновении орнитологической опасности на аэродроме, в окрестностях аэродрома, на маршрутах, в районе полетов).

В случаях сложной орнитологической обстановки на аэродроме принимаются меры по отпугиванию птиц, а при необходимости выполнение полетов ограничивается или прекращается.

Сезонная

- гуси, утки – пересекают воздушное пространство над аэродромом при сезонных миграциях восточнее ВПП на высоте от 90 м /300 фт до 200 м/660 фт. Единичные особи появляются на грунтовой части аэродрома в весенний период;

- стаи мелких птиц – появляются на аэродроме в весенне/летние месяцы.

Суточная

- чайки – в ночные/дневные часы. В летний период на аэродроме появляются в основном мелкие группы по 3-5 птиц. В весенний период – стаи до 20-30 штук. В конце июля месяца в вечерние часы наблюдались стаи по 100-200 шт.;

- грачи, вороны, галки, голуби – в утренние и вечерние часы стаи до 15 штук пересекают воздушное пространство над аэродромом на высоте до 80 м/270 фт.

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

Low visibility procedures are cancelled, when information is excluded from ATIS broadcast or the following phrase is transmitted by the ATS unit: "Low visibility procedures cancelled".

5. Procedures for VFR flights

VFR flights in Syktyvkar CTR shall be executed in visual meteorological conditions, with flight crew exercising extreme caution, in accordance with the valid rules of flight operations in the airspace of the Russian Federation, provided an ATS unit clearance has been obtained.

Pressure scale of barometric altimeter shall be changed from area QNH to aerodrome QNH when ACFT enters CTR. Pressure scale of barometric altimeter shall be changed from aerodrome QNH to area QNH when ACFT leaves CTR.

VFR flights below the transition level shall be carried out at altitudes based upon QNH pressure, divisible by 100 ft, within the range from minimum safe altitude up to 3000 ft.

UUYU AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration.

Concentration of different bird species in the vicinity of the aerodrome is conditioned by presence of the river Sysola, surrounded by bottomland meadows and numerous lakes.

A wide range of activities are implemented at the aerodrome to prevent collision of ACFT with birds:

- conducting ornithological observation and examination of the aerodrome and adjacent territory on a regular basis;

- eliminating conditions leading to bird concentration;

- deterring birds from the aerodrome using special technical aids;

- informing flight crews about the ornithological situation (warning when the situation becomes more dangerous and bird strike hazard occurs at the aerodrome, in the vicinity of the aerodrome, en-route, in flight operations area).

When there is a serious risk of hazardous bird strike at the aerodrome, measures are taken to deter birds, if necessary, flight operations are restricted or suspended.

Seasonal migration

- geese, ducks – during seasonal migration periods cross the aerodrome east of the RWY at 90 m/300 ft – 200 m/660 ft. Few species appear on grass surface of the aerodrome in spring;

- flocks of small birds appear at the aerodrome in spring and in summer.

Daily migration

- gulls – at night /in the day-time. In summer mainly small flocks of 3 to 5 birds appear at the aerodrome. In spring – flocks of 20 to 30 birds. In the evenings at the end of July flocks of 100 to 200 birds have been observed;

- rooks, crows, jackdaws, pigeons – in the morning, and in the evening flocks of up to 15 birds cross the aerodrome at up to 80 m/270 ft.

Передача информации

Информация об орнитологической обстановке передается экипажам ВС диспетчером СДП, а также включается в сообщения АТИС.

2. Полетно-информационное обслуживание

1. Прилетающие и вылетающие воздушные суда обеспечиваются метеорологической и полетной информацией в районе аэродрома по каналам автоматической передачи погоды АТИС и по каналам радиосвязи органами ОВД по запросу пилота. В сводку METAR о состоянии ВПП включена информация о коэффициенте сцепления.

2. Орган ОВД передает экипажу информацию, отличающуюся от передаваемой АТИС.

3. Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

а) об изменении состояния поверхности ВПП, общая:

- номер ВПП;
- время наблюдения (если это не фактическое состояние);
- физическое состояние, тип осадков на ВПП;
- толщина слоя, сцепление.

б) об изменениях видимости, дальности видимости на ВПП (RVR), когда ее значение достигает или становится меньше (больше), хотя бы в одной из трех точек: зоне приземления, средней точке или дальнем конце ВПП, значений:

- для МКпос 183° - 2000, 1500, 1000, 800, 600, 350 м;
- для МКпос 003° - 2000, 1500, 1300, 1000, 800, 600, 350 м.

с) об изменениях нижней границы облаков (вертикальной видимости), когда ее значение достигает или становится меньше (больше) 150, 120, 90, 80, 70, 60, 30 м.

д) о возникновении неблагоприятных атмосферных условий:

- сдвиг ветра;
- сильная турбулентность;
- умеренное или сильное обледенение;
- замерзающие осадки;
- гроза (с осадками, без осадков), град, смерч, шквал;
- сильные ливневые осадки (дождь, снег);

е) об изменениях направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов:

- когда среднее направление приземного ветра изменилось на 60 градусов или более по сравнению с направлением, указанным в последней сводке, при средней скорости 5 м/с или более до или после изменений;

- когда средняя скорость приземного ветра изменилась на 5 м/с или более;

- когда величина отклонения от средней скорости приземного ветра (порывы) изменилась на 5 м/с или более по сравнению с величиной, указанной в последней сводке, причем средняя скорость до и/или после изменения составляет 7.5 м/с или более.

Information broadcast

Information about the ornithological situation is transmitted to flight crews by TWR controller ("Sivkar-Start") or is included in ATIS broadcast.

2. Flight information service

1. Arriving and departing ACFT are provided with meteorological and flight information via ATIS and via radio communication channels with ATS units upon request of the pilot. Information about friction coefficient is included in METAR report on RWY surface.

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

3. ATS unit timely informs flight crew about the following:

a) change of RWY surface condition, advising:

- RWY designator;
- time of observation (in case this doesn't refer to present condition);

- physical condition, type of precipitation on RWY;

- the depth of the deposit, friction coefficient;

b) changes of runway visual range (RVR) when its value reaches or drops below/exceeds the following values at least at one of the three observation points: touchdown point, middle point or RWY end:

- for landing heading 183° - 2000, 1500, 1000, 800, 600, 350 м;
- for landing heading 003° - 2000, 1500, 1300, 1000, 800, 600, 350 м.

c) changes of ceiling (vertical visibility) when its value reaches or drops below/exceeds 150, 120, 90, 80, 70, 60, 30 м.

d) occurrence of adverse weather conditions, such as:

- wind shear;
- heavy turbulence;
- moderate or severe icing;
- freezing precipitation;
- thunderstorm (with/without precipitation), hail, funnel cloud, squall;
- heavy showers (rain, snow);

e) changes of surface wind direction and speed taking into account wind gusts:

- when the mean surface wind direction has changed by 60° or more from that given in the latest report, the mean speed before or after the change being 5 m/s or more;

- when the mean surface wind speed has changed by 5 m/s or more;

- when deviation from the mean surface wind speed (gusts) has changed by 5 m/s or more from that at the time of the latest report, the mean speed before and/or after the change being 7.5 m/s or more.

УУЫЫ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UUYU AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UYYY-31 AD 2.1 UYYY-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 18/36	AD 2.1 UYYY-33
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UYYY-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UYYY-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UYYY-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UYYY-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36	AD 2.1 UYYY-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 18	AD 2.1 UYYY-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 36	AD 2.1 UYYY-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 18	AD 2.1 UYYY-88
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 36	AD 2.1 UYYY-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 18	AD 2.1 UYYY-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 36	AD 2.1 UYYY-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 18	AD 2.1 UYYY-100
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB RWY 36	AD 2.1 UYYY-101
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB RWY 18	AD 2.1 UYYY-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 36	AD 2.1 UYYY-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 18	AD 2.1 UYYY-104
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 18/36	AD 2.1 UYYY-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 36	AD 2.1 UYYY-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 18	AD 2.1 UYYY-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 36	AD 2.1 UYYY-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 18	AD 2.1 UYYY-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 36	AD 2.1 UYYY-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 18	AD 2.1 UYYY-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 36	AD 2.1 UYYY-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 18	AD 2.1 UYYY-158