

УЛММ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
ULMM AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УЛММ МУРМАНСК
ULMM MURMANSK

УЛММ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
ULMM AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	684654с 0324504в в центре ВПП 684654N 0324504E in the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	24 км ЮЗ г. Мурманск 24 KM SW of Murmansk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	81 м 267 фт/13°C 81 M 267 FT/13°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	15°В 15°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ПАО «Аэропорт Мурманск», Россия, 184355, Мурманская обл., п. Мурмаши, аэропорт Public joint stock company "Murmansk Airport", Airport, Poselok Murmashi, Murmanskaya Oblast, 184355, Rus- sia. Тел./Tel: (8152) 281-259, 281-254 Факс/Fax: (8152) 281-541 AFS: УЛММАПДУ ULMMAPDU E-mail: info@airport-murmansk.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УЛММ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
ULMM AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0500–1345 СБ, ВС, ПРАЗД.: не работает MON-FRI: 0500–1345 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	0600–1800, 1800–0600 По запросу / On request
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ, информационно-консультативное обслуживание по типу «Брифинг» AIS Briefing Office	к/с H24
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	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: - к/с (чартерные рейсы - по запросу) AD operating HR: - H24 (charter flights - on request) 2. Тм = UTC+ 3 часа LT = UTC+ 3 HR

УЛММ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
ULMM AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 TS-1
3.	Средства заправки топливом/емкость 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

УЛММ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
ULMM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта Airport Hotel
2.	Рестораны Restaurants	
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, скорая помощь, больницы в г. Мурманске Aid post at Airport Terminal, ambulance, hospitals in Murmansk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Почтовое отделение Post Office
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
ULMM 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	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
ULMM AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

УЛММ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.
ULMM AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Stand: 1-6, 8 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 40/R/B/X/T 7, 9 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 39/F/A/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A, B – 21 М, асфальтобетон/Asphalt -Concrete, PCN 41/R/B/X/T D, E – 21 М, асфальтобетон /Asphalt -Concrete, PCN 37/R/B/X/T(mixed) C – 23 М, асфальтобетон/Asphalt -Concrete, PCN 45/R/B/X/T F – 7 М, асфальтобетон/Asphalt -Concrete, PCN 7/F/D/Y/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
ULMM AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, MC. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance 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. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни «линии стоп» Stop bars	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
ULMM AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", AIP России Книга 1
 See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia Book 1

УЛММ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
ULMM AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-1 Мурманск Murmansk aeronautical meteorological station (Civil)-1
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	АМСГ-1 Мурманск 24 часа, каждые 3 часа Murmansk aeronautical meteorological station (Civil)-1 H24, every 3 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	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты прогнозов ветра и температуры на высотах, карты особых явлений погоды, сводки METAR, SPECI, TAF, GAMET, SIGMET, AIREP Special, AIRMET, информация о вулканическом пепле, о тропических циклонах. Рус, англ Upper wind and upper air temperature charts, significant weather charts, METAR, SPECI, TAF, GAMET, SIGMET, AIREP Special, AIRMET, information about volcanic ash and tropical cyclones. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, T Данные метеорологических искусственных спутников земли, радиолокационные данные Information from meteorological satellites and weather radar data
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Вышка TWR
10.	Дополнительная информация(ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УЛММ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
ULMM AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение 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
Designation RWY NR	TRUE & 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 APCH RWY
1	2	3	4	5	6
13	146°10' 131°	2500x42	PCN 46/R/B/X/T Asphalt-Concrete	684727.99N 0324402.44E --- ---	THR 73.8 M
31	326°12' 311°	2500x42	PCN 46/R/B/X/T Asphalt-Concrete	684620.95N 0324606.42E --- ---	THR 81.3M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY -SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x75	3300x300	400	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	400x75	3300x300	400	нет/NIL

УЛММ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
ULMM AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная ди- станция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
13	2500	2900	2500	2500	нет/NIL
31	2500	2900	2500	2500	нет/NIL

УЛММ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
ULMM AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света осевой линии ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет огра- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13	HIALS CAT I 900 M	зеленые green	PAPI 3°00	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1920 M white last 580 M yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
31	HIALS CAT I 900 M	зеленые green	PAPI 3°00	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1917 M white last 583 M yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL

УЛММ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
ULMM 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.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: нет Edge: all TWY, centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются/15 сек. AVBL/15 SEC.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
ULMM AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and 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 и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 20x20 м, асфальт Rectangle 20x20 M, Asphalt
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 APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ Ад 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
ULMM AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Мурманск диспетчерская зона / Murmansk CTR 685900N 0323500E – 685200N 0325500E – 683800N 0331200E – 682200N 0321000E – 683700N 0314700E – 685300N 0315800E – 685900N 0323500E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	От земли до FL150 GND – FL150
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	нет NIL
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Мурманск-Вышка рус., анг. Murmansk-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(900) м –/(900) M
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ Ад 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
ULMM AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Вышка TWR	Мурманск-Вышка Murmansk-Tower	120.300	к/с H24	нет NIL
Метео MET	Мурманск-АТИС Murmansk-ATIS	127.400	к/с H24	нет NIL
Транзит Transit	Мурманск-Транзит Murmansk-Transit	131.900	к/с H24	нет NIL

УЛММ Ад 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
ULMM 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	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 13 ILS кат I (15°В/–) ЛОС 13 ILS CAT I (15°Е/–)	ИПФ IPF	110.3	к/с H24	684553N 0324658E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 13 GP 13		335.0	к/с H24	684719N 0324405E		3°00', RDH 16.3 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 13 LOM 13	ПФ PF	635	к/с H24	684926N 0324024E		311°MAG/4.38 KM to RWY13 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 13 LMM 13	П P	1290	к/с H24	684756N 0324310E		311°MAG/1.06 KM to RWY13 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 31 ILS кат I (15°В/–) ЛОС 31 ILS CAT I (15°Е/–)	ИРД IRD	108.5	к/с H24	684739N 0324341E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 31 GP 31		329.9	к/с H24	684627N 0324541E		3°00', RDH 16.9 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7
ДПРМ 31 LOM 31	РД RD	635	к/с H24	684435N 0324920E		131°MAG/3.94 KM to RWY 31 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 31 LMM 31	Р R	1290	к/с H24	684552N 0324659E		131°MAG/1.07 KM to RWY 31 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 31 DME 31	ИРД IRD	HP22X	к/с H24	684627N 0324541E		328 м от торца ВПП 328 M from RWY 31 extremity Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV RNAV GNSS	УЛММ ULMM	113.350 CH 22269	к/с H24	684649.5N 0324453.3E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой. Руление и буксировка производятся по установленной разметке.

Обслуживание воздушного движения осуществляется диспетчерским пунктом КДП.

Разворот на 180° всех типов ВС, допущенных к эксплуатации на аэродроме Мурманск, разрешается производить на уширениях ВПП в местах примыкания РД А и РД Е к ВПП.

1. Перрон Центральный:

- МС 1, 2, 3, 5, 7, 9 предназначены для воздушных судов В737-900 и других типов ВС, меньших по размерам;

- МС 4,6 предназначены для воздушных судов В757-200 и других типов ВС, меньших по размерам;

- МС 8 предназначена для воздушных судов Ил-76, Ту-204, Ту-214 и других типов ВС, меньших по размерам.

2. Перрон Северный:

- МС В1, МС 1-4 для ВС Ка-32, Ка-27, Ми-2 и других типов ВС, меньших по размерам;

- МС В2-В6 для ВС Ми-8, Ка-32, Ка-27, Ми-2 и других типов ВС, меньших по размерам;

- МС 5-7 для ВС Ми-2 и других типов ВС, меньших по размерам;

- МС 8-13 для ВС Ан-2, Ми-2 и других типов ВС, меньших по размерам.

2. Руление на места стоянки и с них

Заруливание на место стоянки производится по сигналам встречающего лица ИАС. Если воздушное судно установлено не по маркировочным знакам, КВС обязан немедленно проинформировать об этом диспетчера Вышки.

На перроне Центральный:

Заруливание ВС на МС 2, 4, 6, 8 осуществляется в направлении на «Северо-Запад». Движение ВС с МС 2, 4, 6, 8 осуществляется путем буксировки, методом выталкивания до мест запуска двигателей.

Заруливание ВС на МС 7, 9 осуществляется в направлении на «Юго-Восток». Движение ВС с МС 7, 9 осуществляется путем буксировки, методом выталкивания до мест запуска двигателей.

При заруливании ВС на МС 1, 3, 5 в направлении на «Юго-Восток», выруливание на тяге собственных двигателей разрешено ВС с размахом крыла (диаметром несущего винта) менее 24 метров. Для остальных типов воздушных судов движение с МС 1, 3, 5 осуществляется путем буксировки, методом выталкивания до мест запуска двигателей.

Буксировка возможна как по прибытии, так и перед вылетом.

При прибытии ВС возможна установка его буксировкой, методом заталкивания на МС 1-9 в направлении носовой частью на центральную ось.

После буксировки ВС, запуск двигателей ВС производится на центральной осевой линии в точках запуска 1, 2, 3, 4, либо на местах стоянок.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and towing. Taxiing and towing shall be carried out along the established marking.

Air traffic service is provided by TWR controller.

Aircraft of all types are allowed to execute a 180-degree turn on RWY turn pads at junctions with TWY A and TWY E.

1. Apron Central:

- stands 1, 2, 3, 5, 7, 9 are designated for B737-900 ACFT type and smaller;

- stands 4, 6 are designated for B757-200 ACFT type and smaller;

- stand 8 is designated for Il-76, Tu-204, Tu-214 ACFT type and smaller.

2. Apron North:

- stand B1, stands 1-4 are designated for Ka-32, Ka-27, Mi-2 helicopters and other smaller type ACFT;

- stands B2-B6 are designated for Mi-8, Ka-32, Ka-27, Mi-2 helicopters and other smaller type ACFT;

- stands 5-7 are designated for Mi-2 helicopters and other smaller type ACFT;

- stands 8-13 are designated for An-2, Mi-2 and other smaller type ACFT.

2. Taxiing to and from stands

Taxiing into stand shall be executed on signals of the marshaller. If the aircraft is not parked according to marking signs, the pilot-in-command must immediately inform TWR controller about it.

Apron Central:

Taxiing into stands 2, 4, 6, 8 shall be carried out in north-west direction, taxiing out of these stands shall be carried out by pushing-back to engines start-up positions.

Taxiing into stands 7, 9 shall be carried out in south-east direction. Taxiing out of these stands shall be carried out by pushing-back to engines start-up positions.

When taxiing into stands 1, 3, 5 is carried out in south-east direction, taxiing out of these stands under own engines power is allowed only for ACFT with wingspan (main rotor diameter) less than 24 m. Taxiing out of these stands of other types ACFT shall be carried out by pushing-back to engines start-up positions.

Towing of ACFT is AVBL both after arrival and before departure.

After arrival parking of ACFT onto stands 1-9 is possible by pushing it facing the centre line.

Engines start-up after pushing-back shall be carried out at start-up positions 1, 2, 3, 4 on the centre line or on the stands.

На перроне Северный:

Разрешается использовать для за руливания (вы руливания) ВС Ми-8 на тяге несущего винта любое из мест стоянок 2–13, при наличии свободных соседних стоянок.

При установке ВС Ми-8 на МС 2 разрешается использовать МС 1, 3 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

При установке ВС Ми-8 на МС 3 разрешается использовать МС 2, 4 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

При установке ВС Ми-8 на МС 4 разрешается использовать МС 3, 5 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

При установке ВС Ми-8 на МС 5 разрешается использовать МС 4, 6 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

При установке ВС Ми-8 на МС 6 разрешается использовать МС 5, 7 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

При установке ВС Ми-8 на МС 7 разрешается использовать МС 6 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

При установке ВС Ми-8 на МС 8 разрешается использовать МС 9 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

При установке ВС Ми-8 на МС 9 разрешается использовать МС 8, 10 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

При установке ВС Ми-8 на МС 10 разрешается использовать МС 9, 11 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

При установке ВС Ми-8 на МС 11 разрешается использовать МС 10, 12 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

При установке ВС Ми-8 на МС 12 разрешается использовать МС 11, 13 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

При установке ВС Ми-8 на МС 13 разрешается использовать МС 12 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16 м и диаметром НВ не более 14.5 м.

Руление на тяге несущего винта ВС Ми-8 по РД F производится прямо между стоянками МС 1 - МС 7 и МС 13 - МС 8, при наличии хотя бы на одной из них воздушных судов Ми-8 - дальнейшее руление запрещается, разрешается буксировка.

3. Перрон. Руление в зимних условиях

В зимних условиях, при отсутствии видимости разметки руления на Центральном перроне, за руливание ВС с РД С места стоянок производится по сигналам встречающего лица ИАС.

Apron North:

It is allowed to use any of stands 2-13 for taxiing in (taxiing out) of Mi-8 HEL under the power of the main rotor, when adjacent stands are vacant.

When stand 2 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 1, 3 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 3 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 2, 4 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 4 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 3, 5 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 5 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 4, 6 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 6 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 5, 7 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 7 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stand 6 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 8 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stand 9 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 9 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 8, 10 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 10 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 9, 11 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 11 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 10, 12 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 12 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 11, 13 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 13 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stand 12 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

Taxiing of Mi-8 HEL along TWY F under the power of the main rotor shall be carried out straight on between stand 1 – stand 7 and between stand 13 – stand 8; when any of these stands is occupied by Mi-8 HEL, further taxiing is prohibited, towing is allowed.

3. Apron - taxiing during winter conditions

When taxi guide line is invisible on the Central apron during winter conditions, taxiing of aircraft into stands from TWY C shall be executed according to the signals of marshaller.

**УЛММ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ
СНИЖЕНИЯ ШУМА**

Эксплуатационные приемы снижения шума на аэродроме Мурманск не предусмотрены.

**УЛММ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****Процедуры полетов по ППП в диспетчерской зоне аэродрома**

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возложена на соответствующий орган ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД. Для обеспечения возможности регулирования очередности захода на посадку воздушных судов используются зоны ожидания.

Взлет и посадка ВС разрешается при попутной составляющей ветра не более 5 м/сек, если РЛЭ воздушного судна не установлены другие ограничения. Ответственность за обоснованность решения на взлет (посадку) с попутным ветром возлагается на командира ВС.

Визуальный заход на посадку (заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не выполнена и заход выполняется при наличии визуального контакта с наземными ориентирами) выполняется по запросу командира ВС с разрешения диспетчера ОВД.

Радиолокационное наведение и порядок следования

Радиолокационное наведение в диспетчерской зоне аэродрома Мурманск осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потоков движения воздушных судов диспетчер органа ОВД дает указание на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

Радиолокационный контроль за полетами ВС осуществляется по ОРЛ-А.

Отказ связи

В случае потери радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) связи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4, пункт 5 настоящего AIP.

При потере радиосвязи после входа в диспетчерскую зону аэродрома экипаж продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой в направлении ДППМ посадочного курса. Снижение и заход на посадку выполняются по схеме большого прямоугольного маршрута в расчетное время прибытия, или как можно ближе к этому времени. При потере радиосвязи после взлета экипаж продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку или следует на запасной аэродром.

ULMM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures are not provided at Murmansk aerodrome.

ULMM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**IFR flight procedures within Murmansk CTR**

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS unit. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit. Holding areas shall be used to regulate the sequence of aircraft approach for landing.

Take-off and landing of ACFT shall be allowed when a tail-wind component is not more than 5 m/s unless other restrictions are established by the Aeroplane Flight Manual. The responsibility for reasonable decision to carry out take-off (landing) shall be imposed on the pilot-in-command.

Visual approach (IFR approach when either part or all of an instrument approach procedure is not completed and the approach is executed in visual reference to terrain) shall be executed on the pilot-in-command's request by ATS controller's permission.

Radar vectoring and sequencing

Radar vectoring in Murmansk CTR is executed by ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the controller of ATS unit shall give instruction to reach definite flight levels (heights) and also set courses for the flight crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights is provided by TAR.

Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4, para 5 of the present AIP.

In case of radio communication failure after the entry into Murmansk CTR the flight crew shall continue the flight at last assigned flight level cleared by the controller towards LOM of landing heading. Descending and approach for landing shall be executed according to wide rectangular approach traffic pattern at estimated time of arrival or as close as possible to this time. In case of radio communication failure after take-off the flight crew shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height and fly according to instrument approach pattern and depending on meteorological conditions and aircraft landing weight land or proceed to alternate aerodrome.

При необходимости, по решению КВС, воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов согласно GEN 3.4, пункт 5.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет. ВС следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж ВС держивает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома планируемой посадки 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.

Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости применяются при фактической видимости на ВПП менее 550 м.

Экипаж ВС получает информацию о применении процедур при ограниченной видимости из АТИС или:

- по запросу от диспетчера РЦ;
- при первом выходе на связь от диспетчера «Вышки» фразой «Применяются процедуры ограниченной видимости»

В условиях ограниченной видимости запрещается нахождение на одном элементе площади маневрирования (ВПП, РД) более одного воздушного судна.

Экипажи прибывающих ВС в условиях процедур при ограниченной видимости, должны докладывать о производстве посадки, освобождении ВПП.

Процедуры полетов по ПВП в диспетчерской зоне аэродрома

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

УЛММ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для района аэродрома Мурманск характерно наличие озер, больших рек, заболоченных участков местности, близость моря, Кольский залив, река Тулома. В районе аэродрома расположено несколько объектов, по своему профилю работы способствующих гнездованию птиц вблизи них. В районе аэропорта миграционные пути птиц не проходят. Перелеты птиц с юга на север начинаются с апреля до середины мая. Наиболее опасными месяцами в орнитологической обстановке аэродрома являются апрель-август. Наибольшая суточная активность птиц наблюдается в октябре с 4 до 9 часов утра.

Аэродром Мурманск отпугивающих установок не имеет. В указанные периоды времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в диспетчерской зоне аэродрома, при взлете и заходе на посадку, а также наборе высоты и снижении.

Дополнительно проводится отстрел птиц.

If required, on a pilot-in-command's decision, aircraft may proceed along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan without radio communication at one of flight levels according to GEN 3.4, para 5.

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

Low visibility procedures

Low visibility procedures are in progress under RVR below 550 m.

When low visibility procedures are in progress, the flight crews will be informed by ATIS or:

- by ACC controller – on request;
- by TWR controller at the first radio contact by the phrase: "Low visibility procedures in progress".

Presence of more than one ACFT on one element of the manoeuvring area (RWY, TWY) is prohibited under low visibility conditions.

When low visibility procedures are in progress the flight crews of arriving ACFT shall report about landing, RWY vacated.

VFR flight procedures within Murmansk CTR

The pilot-in-command must follow VFR and timely report ATS unit (flight management unit) the necessity of changing to IFR flight.

ULMM AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by the existence of lakes, large rivers, water-logged plots, the proximity of the Sea, the Kola bay, the Tuloma river. The disposition of some industrial objects near the aerodrome and the type of their activity favour the nesting of birds near by. No birds migration routes are passed through the aerodrome area. The migration of birds from the South to the North is from April till the middle of May. The period from April to August is the most dangerous subject to ornithological situation in the vicinity of the aerodrome. The greatest daily activity of birds is in October from 0400 to 0900 (local time) in the morning.

There are no special devices to disperse the birds at Murmansk aerodrome. During the above mentioned periods pilots are recommended to switch on landing lights when flying within Murmansk CTR, during take-off, approach to land and also during climbing and descending procedures.

The shooting of birds shall be carried out additionally.