

УНТТ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UNTT AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УНТТ ТОМСК/Богашево
UNTT TOMSK/Bogashevo

УНТТ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UNTT AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	562259с 0851238в. В центре ВПП 562259N 0851238E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from (city)	14 км ЮВ окраины г.Томск 14 KM SE of the outskirts of Tomsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	182 м/17.4°C 182 M/17.4°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-35 м/- -35 M/-
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	8°В (2010) 8°E (2010)
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	634011, г. Томск, аэропорт Airport, Tomsk, 634011, Russia Тел./Tel.: (3822) 932-727 Факс/Fax: (3822) 932-733 www.tomskairport.ru, e-mail: tsk@tomskairport.ru. AFTN: УНТТАПДУ UNTTAPDU
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

УНТТ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UNTT AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0100-1000 ПТ: 0100-0900 СБ, ВС, празд: не работает MON-THU: 0100-1000 FRI: 0100-0900 SAT, SUN, HOL: U/S.
2.	Таможня/Иммиграционная служба Customs/Immigration	По согласованию/Отсутствует By coordination/NIL
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро AIS по инструктажу 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	2300-1100
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	2300-1100
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 2300-1100 AD OPR HR: 2300-1100 Вне регламента ВПП 03/21 используется как посадочная площадка, только для выполнения полетов вертолетов санитарной авиации. Outside AD OPR HR RWY 03/21 is AVBL as landing site for medical aviation HEL operations only. 2. Тм=UTC+ 7 ч LT=UTC+ 7 HR 3. Прием и выпуск международных рейсов ВС ГА осуществляется по предварительному запросу. Arrival and departure of international flights shall be carried out on prior request. 4. АД обеспечивает запасным ВС, выполняющие международные полеты в период регламента работы. AD available as alternate for aircraft performing international flights during AD OPR HR.

УНТТ Ад 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UNTT AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	нет NIL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 TS-1
3.	Средства заправки топливом/емкость /пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеется 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

УНТТ Ад 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UNTT AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

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

УНТТ Ад 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UNTT AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	Кат. - 7 – 2300–1100 CAT 7 – 2300–1100
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	На АД имеются средства эвакуации ВС: – приспособления для буксировки аварийных ВС с тяговым усилием до 70 тонн; – аварийная техническая аптечка. Эвакуацию ВС обеспечивает аварийно-технический расчет ИАС ООО «Аэропорт ТОМСК» совместно с техническим персоналом эксплуатанта воздушного судна. The following equipment for removal of the disabled ACFT is AVBL at the AD: – devices for towing of disabled ACFT with towing force up to 70 tons; – emergency maintenance kit. Disabled ACFT removal is provided by the emergency technical team of the aerodrome engineering service of limited liability company "TOMSK airport" together with the technical personnel of the ACFT operator.
4.	Примечания Remarks	Дополнительно по договорам предоставляются аварийные пневмотканевые подъемники и специальная техника для подъема и перемещения аварийных ВС. Emergency lifting bags and special equipment for lifting and movement of disabled ACFT are provided additionally according to the contracts.

УНТТ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UNTT AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

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

УНТТ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
UNTT AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон/Apron: MC/Stand: 1, 2 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 68/R/B/X/T 3-9 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 57/R/B/X/T 10-20 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 45/R/B/X/T 21-29 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 49/R/B/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A – 18 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 39/R/B/X/T B – 18 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 54/R/B/X/T C – 18 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 40/R/B/X/T D – 18 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 68/R/B/X/T E – 18 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 29/R/B/X/T M – 18 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 36/R/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров ACL location and elevation	ВПП, MC 1-5 (174 м), 6-8 (173 м), 9, 10 (172 м) RWY, Stands 1-5 (174 M), 6-8 (173 M), 9, 10 (172 M)
	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	Пороги ВПП 03/21: РД А (562336.01N 0851308.85E) РД В (562321.71N 0851256.08E) РД С (562310.25N 0851242.47E) РД D (562253.34N 0851222.38E) РД E (562241.47N 0851208.29E) THR RWY 03/21: TWY A (562336.01N 0851308.85E) TWY B (562321.71N 0851256.08E) TWY C (562310.25N 0851242.47E) TWY D (562253.34N 0851222.38E) TWY E (562241.47N 0851208.29E)
5.	Примечания Remarks	Нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначение РД, MC. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY edge, landing magnetic track value, taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	Нет NIL
4.	Примечания Remarks	Нет NIL

УНТТ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UNTT AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1-5, «Электронные данные о местности и препятствиях», AIP России Книга 1
See GEN 3.1-5, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia Book 1

УНТТ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UNTT AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Томск Tomsk	
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	к/с H24	
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Томск 9 часов Tomsk 9 HR	
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 3 часа TREND 3 HR	
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation	
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Charts, AD forecast texts.	Рус., англ. 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	
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ВИУ Aerodrome meteorological information system	
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	

УНТТ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UNTT AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП Волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
03	033.36° 024.95°	2500x50	PCN 67/R/B/X/T Asphalt-Concrete	562225.57N 0851157.85E — —	THR 182 M
21	213.38° 204.97°	2500x50	PCN 67/R/B/X/T Asphalt-Concrete	562333.08N 0851318.01E — —	THR 168.2 M TDZ 176.5 M
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	380x150	2800x300	Нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	Нет/NIL	420x150	2800x300	Нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНТТ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UNTT AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерван- ного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная ди- станция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
03	2500	2880	2500	2500	Нет/NIL
От РД С/from TWY C	909	1289	909		Нет/NIL
От РД D/from TWY D	1509	1889	1509		Нет/NIL
От РД E/from TWY E	2009	2389	2009		Нет/NIL
21	2500	2920	2500	2500	Нет/NIL
От РД В/from TWY B	2009	2429	2009		Нет/NIL
От РД С/from TWY C	1509	1929	1509		Нет/NIL
От РД D/from TWY D	909	1329	909		Нет/NIL

УНТТ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UNTT AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
03	SALS 595 M LIL	зеленые green	PAPI слева/left 2°40'	Нет NIL	Нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow	красные red	Нет NIL	Нет NIL
21	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI слева/left 2°55'	Нет NIL	Нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow	красные red	Нет NIL	Нет NIL

УНТТ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UNTT AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение, характеристики и часы работы 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	Имеется на все огни АД/1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/1 SEC.
5.	Примечания Remarks	Нет NIL

УНТТ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UNTT AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	W1 562339.30с 0851309.05в – W1 562339.30N 0851309.05E –
2.	Превышение TLOF/FATO м TLOF/FATO elevation M	
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	W1 80x80 м PCN 49/R/B/X/T дневная маркировка W1 80x80 M PCN 49/R/B/X/T day marking
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	
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	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНТТ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UNTT AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Томск диспетчерская зона/ Tomsk CTR: 564200N 0852000E – 563700N 0853500E – 563000N 0854300E – 562300N 0854200E – 561000N 0852600E – 560300N 0851600E – 560824N 0844100E – 561052N 0844130E – 561612N 0845152E – 562400N 0845500E – 564200N 0852000E. Томск диспетчерский район/Tomsk CTA: 570606N 0835254E – 570754N 0844412E – 570906N 0845824E – 570000N 0860000E – 560500N 0860000E – 554800N 0850400E – 560300N 0844000E – 560000N 0841500E – 560100N 0834800E – 560600N 0833700E – 561100N 0831200E – 570606N 0835254E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Томск диспетчерская зона – от земли до FL050 Tomsk CTR – GND – FL050 Томск диспетчерский район – выше FL050 до FL150 Tomsk CTA – above FL050 – FL150
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Томск-Вышка Рус., англ. Tomsk-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(700) м –/(700) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНТТ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UNTT 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
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000	к/с H24 п/з O/R	Emergency FREQ
Вышка TWR	Томск - Вышка Tomsk - Tower	127.300	к/с H24	Выполняет функции Старта, Руления. Serves as Start, Taxiing
АТИС ATIS	Томск - АТИС Tomsk - ATIS	127.800	к/с H24	Рус., англ. RUS, ENG
	Томск - Транзит Tomsk - Transit	131.875	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Томск - Земля Tomsk - Ground	118.800	2300–1100	Связь с инженерно-техническим составом только при буксировке и запуске. Communication with ground maintenance personnel only during towing and start-up.

УНТТ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UNTT AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечива- емых операций Type of aid, MAG VAR Type of supported OPS	Обозначения ID	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки пере- дающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение антенны DME Elevation of DME transmit- ting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 21 ILS кат I (8°В/-) LOC 21 ILS CAT I (8°E/-)	ИТИ ITI	110.3	ПП HS	562207.5N 0851136.3E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 21 GP 21		335.0	ПП HS	562324.3N 0851315.9E		2°55', RDH 15.6 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 21 LOM 21	ТИ TI	380	к/с H24	562528.6N 0851535.1E		025°MAG/4.3 KM to RWY 21 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 21 LMM 21	Т T	770	к/с H24	562404.1N 0851354.6E		025°MAG/1.2 KM to RWY 21 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 03 LOM 03	ИО IO	380	к/с H24	562034.1N 0850945.0E		205°MAG/4.1 KM to RWY 03 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 03 LMM 03	И I	770	к/с H24	562154.2N 0851120.5E		205°MAG/1.2 KM to RWY 03 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 03 GLS кат I GBAS (H) 03 GLS CAT I	G03A	CH 20705	к/с H24			2°40', TCH 16.0 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 21 GLS кат I GBAS (H) 21 GLS CAT I	G21A	CH 21116	к/с H24	562253.11N 0851247.35E		2°55', TCH 15.7 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV RNAV GNSS	УНТТ UNTT	115.350 CH 22349	к/с H24			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением, буксировкой, рулением по воздуху. Руление и буксировка производятся по осевым линиям РД и МС, перрона. Руление по воздуху производится перемещением по воздуху на высоте не выше 10 м по указанию диспетчера с исключением помех другим участникам движения (на расстоянии не менее 2 диаметров несущего винта).

Руление (буксировка) производится по указаниям диспетчерского пункта «Вышки».

По требованию экипажа применяются автомобили сопровождения, оборудованные светосигнальными устройствами и радиостанцией.

Буксировка производится с включенными на ВС аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками. Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой.

Обработка ВС противообледенительными жидкостями производится: ВС категории С, D в точках запуска 2, 3, ВС категории В в точке запуска 1.

Установка ВС с опасным грузом и людьми с инфекционными заболеваниями на борту производится на пересечении РД М и РД D.

Запуск двигателей ВС всех типов производится на местах стоянок, а в случаях, когда ВС не может самостоятельно вырुлить с места стоянки или имеются препятствия, оно буксируется в точку запуска 1-3 по разрешению диспетчера органа ОВД.

Взлет и посадка вертолетов ночью производится на ВПП 03/21.

2. Руление на места стоянки и с них**2.1 Заруливание:**

– на МС 1-4 в юго-восточном направлении на тяге собственных двигателей – ЗАПРЕЩЕНО. Установка ВС на данные МС - буксировкой хвостом вперед;

– на МС 1-4 в северо-западном направлении на тяге собственных двигателей;

– заруливание ВС на МС 1 с размахом крыла до 13,5 м с курсом на юго-восток осуществляется на тяге собственных двигателей;

– на МС 2, 4 в северо-восточном, юго-западном направлении осуществляется на тяге собственных двигателей;

– на МС 5-9 разрешено в любом направлении согласно существующей разметке;

– на МС 10 в юго-западном направлении осуществляется с любого направления на тяге собственных двигателей, при этом на МС 21 не должно находиться ВС;

– на МС 11 разрешено в любом направлении согласно существующей разметке, в юго-восточном направлении производится с использованием МС 12;

– на МС 12, 13, 14 с любого направления буксировкой;

– на МС 15, 16 в северо-западном направлении производится буксировкой хвостом вперед, в юго-восточном направлении на тяге собственных двигателей;

– на МС 17, 18, 19 в юго-восточном направлении буксировкой хвостом вперед, в северо-западном направлении на тяге собственных двигателей;

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

ACFT movement about the aerodrome shall be carried out by taxiing, towing, air taxiing. Taxiing and towing shall be carried out along centre lines of taxiways and stands, apron. Air taxiing shall be carried out by movement by air at height not above 10 m by controller's instruction excluding impediments to other traffic participants (at the distance not less than 2 diameters of main rotor).

Taxiing (towing) shall be carried out by the instructions of TWR controller.

"Follow-me" vehicles equipped with light signalling devices and radio station shall be used by flight crew's request.

Towing shall be carried out with ACFT navigation lights and flashing beacons switched on. Towing safety shall be provided by the person supervising the towing.

ACFT treatment with de-icing fluids shall be carried out: category C, D ACFT at engines start-up points 2,3, category B ACFT at engines start-up point 1.

ACFT with dangerous goods and persons with infectious diseases on board shall be parked at the intersection of TWY M and TWY D.

Engines start-up of all types of ACFT shall be carried out on stands and if ACFT is unable to taxi out from stand independently or there are obstacles, the ACFT shall be towed to start-up points 1-3 by the permission of ATS unit controller.

Take-off and landing of helicopters at night shall be carried out on RWY 03/21.

2. Taxiing to and from stands**2.1 Taxiing into:**

– stands 1-4 in the south-east direction under own engines power is PROHIBITED. ACFT parking onto these stands shall be carried out by push-back;

– stands 1-4 in the north-west direction shall be carried out under own engines power;

– stand 1 of ACFT with a wingspan up to 13.5 m in the south-east direction shall be carried out under own engines power;

– stands 2, 4 in the north-east, south-west directions shall be carried out under own engines power;

– stands 5-9 is permitted in any direction according to the existing marking;

– stand 10 in the south-west direction shall be carried out from any direction under own engines power, at that stand 21 must be vacant;

– stand 11 is permitted in any direction according to the existing marking, in the south-east direction shall be carried out using stand 12;

– stands 12, 13, 14 shall be carried out from any direction by towing;

– stands 15, 16 in the north-west direction shall be carried out by push-back, in the south-east direction - under own engines power;

– stands 17, 18, 19 in the south-east direction shall be carried out by push-back, in the north-west direction - under own engines power;

- на МС 20 (гоночная) в юго-западном направлении производится буксировкой. Коммерческое обслуживание на МС 20 - ЗАПРЕЩЕНО;
- на МС 21, 22, 23, 24, 25 на тяге собственных двигателей;
- на МС 26, 27, 28, 29 производится буксировкой.

2.2 Выруливание:

- с МС 1 при установке ВС в юго-восточном направлении на тяге собственных двигателей, а при установке ВС в северо-западном направлении осуществляется буксировкой;
- с МС 1 ВС Ту -154, Ту-204, В-757 при установке в северо-западном и юго-восточном направлении осуществляется буксировкой;
- с МС 2-4 при установке ВС в северо-западном и юго-восточном направлении осуществляется буксировкой. В остальных направлениях выруливание осуществляется на тяге собственных двигателей;
- с МС 5-9 разрешено в любом направлении согласно существующей разметке;
- выруливание ВС Ту-154 с МС 5-9 в юго-восточном направлении осуществляется на тяге собственных двигателей, а в северо-западном направлении буксировкой согласно существующей разметке;
- с МС 10 в любом направлении осуществляется на тяге собственных двигателей, при этом на МС 9, 21 не должно находиться ВС;
- с МС 11 в юго-восточном направлении производится с использованием МС № 12;
- с МС 12,13, 14 производится буксировкой;
- с МС 15, 16 в северо-западном направлении на тяге собственных двигателей, в юго-восточном направлении буксировкой хвостом вперед;
- с МС 17,18, 19 в юго-восточном направлении на тяге собственных двигателей, в северо-западном направлении буксировкой;
- с МС 20 (гоночная) на тяге собственных двигателей;
- с МС 21, 22, 23, 24, 25 на тяге собственных двигателей согласно существующей разметке, при выруливании с курсом на юго-запад на МС № 10 не должно находиться ВС;
- с МС 26, 27, 28, 29 производится буксировкой.

2.3 На всех МС разрешается установка ВС с меньшими, чем границы зоны обслуживания мест стоянок габаритами.

2.4 Руление ночью, а также днем при видимости менее 2000 м осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

2.5 Руление ВС Ту-154 по РД А, С, D, М осуществлять на пониженной скорости строго по оси руления.

2.6 Руление ВС Ил-76, Ту-154, В-767 по РД В, Е, М (от РД D до РД Е) - ЗАПРЕЩЕНО.

2.7 Руление ВС В-767 осуществляется по РД А, С, D, М (от РД А до РД D).

2.8 При размещении ВС ТУ 134 на МС 10 установка производится при помощи буксировки, выруливание осуществляется при помощи буксировки, при этом на МС № 9 не должно находиться ВС.

Обслуживание ВС ТУ 134 на МС 10 - ЗАПРЕЩЕНО.

- stand 20 (AVBL for engines running up) in the south-west direction shall be carried out by towing. Commercial maintenance of ACFT is prohibited on this stand;
- stands 21, 22, 23, 24, 25 shall be carried out under own engines power;
- stands 26, 27, 28, 29 shall be carried out by towing.

2.2 Taxiing out of:

– stand 1 shall be carried out under own engines power in case of ACFT parking in the south-east direction and by towing in case of ACFT parking in north-west direction;

– stand 1 of Tu-154, Tu-204, B757 ACFT shall be carried out by towing in case of ACFT parking in the north-west and south-east directions;

– stands 2-4 shall be carried out by towing in case of ACFT parking in the north-west and south-east directions, in others directions - under own engines power;

– stands 5-9 is permitted in any direction according to the existing marking;

– stands 5-9 of Tu-154 ACFT in the south-east direction shall be carried out under own engines power, and in the north-west direction - by towing according to the existing marking;

– stand 10 in any direction shall be carried out under own engines power, at that stands 9, 21 must be vacant;

– stand 11 in the south-east direction shall be carried out using stand 12;

– stands 12, 13, 14 shall be carried out by towing;

– stands 15, 16 in the north-west direction shall be carried out under own engines power, in the south-east direction - by push-back;

– stands 17, 18, 19 in the south-east direction shall be carried out under own engines power, in the north-west direction - by towing;

– stand 20 (AVBL for engines running up) shall be carried out under own engines power;

– stands 21, 22, 23, 24, 25 shall be carried out under own engines power according to the existing marking, during ACFT taxiing out in the south-west direction stand 10 must be vacant;

– stands 26, 27, 28, 29 shall be carried out by towing.

2.3 Parking of ACFT with dimensions less than the boundaries of ACFT stand safety areas is permitted on all stands.

2.4 Taxiing at night and in the day-time under visibility less than 2000 m shall be carried out with navigation lights and taxi lights switched on.

2.5 Taxiing of Tu-154 ACFT via TWY A, C, D, M shall be carried out at reduced speed strictly along taxi guide line.

2.6 Taxiing of Il-76, Tu-154, B767 ACFT via TWY B, E, M (from TWY D to TWY E) is PROHIBITED.

2.7 Taxiing of B767 ACFT shall be carried out via TWY A, C, D, M (from TWY A to TWY D).

2.8 Parking of Tu-134 ACFT onto stand 10 shall be carried out by towing, taxiing out of this stand shall be carried out by towing, at this stand 9 must be vacant.

Maintenance of Tu-134 ACFT on stand 10 is PROHIBITED.

3. Зона стоянки для вертолетов

Для размещения вертолетов определены следующие места стоянок:

- МС 2, 4, 5-9 - для Ми-26 и классом ниже;
- МС 12-16 - Ми-8 и классом ниже;
- РД В, D - для Ми-6, -26 и классом ниже
- ПП W1 - для вертолетов всех типов.

Руление ВС на указанные МС осуществляется по установленным маршрутам на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа:

При обнаружении на маршруте руления препятствий, экипаж ВС обязан принять меры по предупреждению столкновению и доложить о наличии препятствий диспетчеру Вышки для принятия мер.

Допускается наличие не более одного ВС на маршруте руления.

4. Перрон. Руление в зимних условиях



Ось руления может быть не видима из-за снега.

Помощь со стороны спецмашины сопровождения может быть запрошена экипажем ВС через диспетчера Вышки.

5. Ограничение при рулении

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, перрона и наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной Руководством по летной эксплуатации ВС.

Руление ночью, а также днем при видимости менее 2000 м осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

Руление ВС Ту-154 по РД А, С, D, М осуществлять на пониженной скорости строго по оси руления.

Руление ВС Ил-76, Ту-154, B767 по РД В, Е, М (от РД D до РД Е) – ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС B767 осуществляется по РД А, С, D, М (от РД А до РД D).

Руление ВС B767-200ER по РД А, РД М (от РД А до РД В) с ограничением 10 самолетовылетов в сутки.

Руление ВС B767-300, B767-300ER по РД А, РД М (от РД А до РД В) – с ограничением 2 самолетовылета в сутки.

6. Процедуры получения диспетчерского разрешения на вылет в пределах диспетчерской зоны, за исключением вылета с аэродрома Томск/Богашево

Информацию о задержке вылета, изменение ранее представленного плана полета или его аннулирование, наличие разрешения на использование воздушного пространства передавать/запрашивать у диспетчера группы обеспечения планирования воздушного движения по тел. +7 (3822) 932-924;

Перед вылетом получить диспетчерское разрешение у диспетчера Вышки (позывной «Томск-Вышка», частота 127.300 МГц).

УНТТ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

1. Общие положения

Специальные процедуры взлета с целью снижения уровня шума над пролетаемой местностью, обусловленные защитой окружающей среды, выполняются экипажами всех типов воздушных судов.

Выполнение эксплуатационных приемов снижения

3. Parking area for helicopters

The following stands are designated for parking of helicopters:

- stands 2, 4, 5-9 – for Mi-26 and class below HEL;
- stands 12-16 - for Mi-8 and class below HEL;
- TWY B, D - for Mi-6, Mi-26 and class below HEL;
- Helipad W1 – for HEL of all types.

Taxiing to these stands shall be carried out along the established routes at reduced speed with extreme caution of the flight crew.

If obstacles are detected on the taxi route, flight crew must take actions to avoid collision and report detection of obstacles to TWR controller for measures to be taken.

Only one HEL can be present on taxi route.

4. Apron – taxiing during winter conditions

Taxi guide line may be unseen because of snow.

Assistance of “Follow-me” vehicle can be requested by flight crew via TWR controller.

5. Taxiing – limitations

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

Taxiing at night and in the day-time under visibility below 2000 m shall be carried out with navigation lights and taxi lights switched on.

Taxiing of Tu-154 ACFT via TWY A, C, D, M shall be carried out at reduced speed strictly along taxi guide line.

Taxiing of Il-76, Tu-154, B767 ACFT via TWY B, E, M (from TWY D to TWY E) is PROHIBITED.

Taxiing of B767 ACFT shall be carried out via TWY A, C, D, M (from TWY A to TWY D).

Taxiing of B767-200ER ACFT via TWY A, TWY M (from TWY A to TWY B) shall be limited by 10 departures per 24 hours.

Taxiing of B767-300, B767-300ER via TWY A, TWY M (from TWY A to TWY B) shall be limited by 2 departures per 24 hours.

6. Procedure for obtaining clearance for departure within Tomsk CTR, excluding departures from Tomsk/Bogashevo AD

Information on departure delay, change/cancellation of FPL submitted earlier, request for permission to use the airspace shall be forwarded to the Air Traffic Planning Support Group via tel.: +7 (3822) 932-924;

Departure clearance shall be obtained from TWR controller (call sign “Tomsk-Tower”, FREQ 127.300 MHz).

UNTT AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

1. General provisions

Special take-off procedures for the purpose of minimizing level of noise in the overflown area, conditioned by environmental protection, shall be executed by flight crews of ACFT of all types.

Noise abatement procedures shall not be executed at

шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

2. Ограничения

2.1 Ограничения на взлет

При взлетах ВС с МК=205° с выходом на ОПРС Кожевниково правый разворот начинать на удалении не менее 5.5 км от южного торца ВПП. До этого полет выполнять строго по прямой, соответствующей продолжению оси ВПП.

Воздушным судам категорий А, В разрешается выполнять взлет не от начала ВПП (от РД В, С, D, E) при условии, если располагаемые характеристики летной полосы от места начала разбега, соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условий взлета.

При взлете с посадочной площадки W1 имеется ограничительный сектор 180°-360°. Взлет с разбегом и посадка с пробегом выполняются только на ВПП, при этом полет после разбега и перед посадкой производится по установленным для аэродрома схемам.

2.2 Ограничения на посадку

Всем ВС при посадках с обоими курсами при пролетах н.п. Аксеново, Ягодное, Аркашево использовать приемы пилотирования со снижением шума:

- все двигатели работают в одинаковом режиме;
- закрылки установлены в минимально безопасное положение;
- при посадках ВС с обоими курсами при возможности не использовать реверс тяги особенно в ночное время суток.

Пролеты вертолетов Ми-8 вблизи или над территориями населенных пунктов или жилых застроек производить в дневное время суток на высоте не менее 150 м, а ночью не менее 400 м.

УНТТ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Общие положения

Полеты в пределах диспетчерского района, диспетчерской зоны аэродрома Томск выполняются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП), правилами визуальных полетов (ПВП) по предварительно заявленным и утвержденным планам.

2. Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерского района Томск

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 возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД.

При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД. При необходимости, например в случае сбойной ситуации, прибывающие ВС, могут получать указания о задержке в зоне ожидания, установленной над ДПРМ с обоими курсами посадки и над ОПРС Малиновка.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера и с согласия пилота (командира воздушного судна).

the expense of reduction of flight safety.

2. Restrictions

2.1 Take-off restrictions

When executing take-off on heading 205° MAG via Kozevnikovo NDB, right turn shall be started at the distance not less than 5.5 km from the RWY southern extremity. Prior to that the flight shall be carried out strictly along the straight line corresponding to the extended RCL.

Category A, B ACFT are permitted to carry out take-off not from the RWY beginning (from TWY B, C, D, E) provided that available characteristics of the runway strip from the point of take-off run initiation conform to the ones required for ACFT actual take-off mass and take-off conditions.

A limiting sector 180°-360° is established for take-off from helipad W1. Take-off with take-off run and landing with landing roll shall be carried out from/on the RWY only, at that the flight after take-off run and before landing shall be carried out according to the procedures established for the aerodrome.

2.2 Landing restrictions

When executing approach on both headings all ACFT shall apply noise abatement procedures while flying over Akzenovo, Yagodnoye, Arkashevo settlements:

- all engines operate in similar mode;
- flaps are set into minimum safe position;
- if possible, reverse thrust during ACFT landings on both headings shall not be applied especially at night.

Flights of Mi-8 helicopters in the vicinity or over settlements or residential areas shall be carried out in the daytime at height not less than 150 m, and at night at height not less than 400 m.

UNTT AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. General provisions

Flight operations within Tomsk CTA/CTR shall be carried out in accordance with Instrument Flight Rules (IFR), Visual Flight Rules (VFR) in compliance with the preliminarily submitted and approved plans.

2. Procedures for IFR flights within Tomsk CTA

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

The responsibility for providing the established intervals between ACFT and assignment of safe flight level is placed on the appropriate ATS units. Change of flight level is permitted by ATS unit instruction.

If a threat to flight safety arises at the assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure, etc.) the pilot has the right to change flight level at own discretion, immediately informing ATS unit about it. If necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving ACFT may receive instructions to hold in the holding area established over LOM on both landing headings and over Malinovka NDB.

A change from IFR flights to VFR flights shall be carried out by controller's clearance only, with pilot's (pilot-in-command's) consent.

3. Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерского района Томск

3.1 Радиолокационное наведение и порядок следования

Радиолокационное наведение в диспетчерском районе аэродрома осуществляется органом ОВД, который непосредственно управляет движением воздушного судна. Для регулирования потока движения ВС диспетчер Вышки дает указания 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.

В диспетчерском районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами ВС осуществляется обзорным радиолокатором (ОРЛ-А).

3.2 Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

Процедура не применяется.

3.3 Заход на посадку с помощью посадочной РЛС

Процедура не применяется. Посадочные локаторы отсутствуют.

4. Отказ связи

В случае потери (отказа) радиосвязи, экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO.

Уход на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) при потере радиосвязи и невозможности произвести посадку на аэродроме Томск выполняется на ближайшем нижнем эшелоне (но не ниже безопасного эшелона), в зависимости от направления полета, или на специально установленных для полета без связи эшелонах FL140 или FL150, FL240 или FL250 в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последнем заданном диспетчером эшелоне (высоте).

В случае потери радиосвязи при полете по ПВП командир воздушного судна обязан:

- следовать на аэродром назначения по ПВП на заданной высоте (эшелоне);
- если невозможно продолжать полет по ПВП на аэродром назначения, следовать на запасной аэродром, где погода позволяет произвести посадку по ПВП.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перехода на визуальный полет, ВС следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж ВС выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационное средство аэродрома планируемой посадки и начинает снижение не ранее расчетного времени прибытия, указанного в плане полета, или как можно ближе к этому времени.

Заход на посадку производится по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства, при этом посадка должна быть произведена не позднее 30 мин после расчетного времени прибытия.

3. ATC surveillance procedures within Tomsk CTA

3.1 Radar vectoring and sequencing

Radar vectoring in CTA shall be executed by the ATS unit which provides a direct control over ACFT movement. For air traffic flow management TWR controller shall give instructions to reach definite flight levels (heights) and also set courses to the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account ACFT performances.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control of ACFT flights in CTA is provided by terminal area surveillance radar (TAR).

3.2 Surveillance radar approaches

The procedure is not applicable.

3.3 Precision radar approach

The procedure is not applicable. Precision approach radars (PAR) are not available.

4. Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew (pilot) shall act in accordance with the procedures of radio communication failure stated in ICAO Annex 2.

In case of radio communication failure and if the flight crew is unable to carry out landing at Tomsk aerodrome, diversion to the alternate aerodrome (chosen when taking the decision on departure) shall be carried out at the nearest lower flight level (but not lower than the safe flight level) depending on the flight direction, or at flight levels FL140 or FL150, FL240 or FL250 specially established for a flight without radio communication depending on the movement direction.

In case of radio communication failure during the climb to the flight level (height) the pilot-in-command must proceed at the last flight level (height) assigned by the controller.

In case of radio communication failure during VFR flight the pilot-in-command must:

- proceed to the destination aerodrome according to VFR at the assigned height (flight level);
- if unable to continue VFR flight to the destination aerodrome, proceed to the alternate aerodrome where the weather allows to carry out landing according to VFR.

In case of radio communication failure under the conditions of IFR flight when there is no opportunity to change over to visual flight, ACFT shall proceed to the destination aerodrome in accordance with the flight plan. In this case the flight crew shall maintain the assigned flight level till passing the radio navigation aid of the aerodrome of planned landing and initiate descent not earlier than the estimated time of arrival indicated in the flight plan or as close to this time as possible.

The approach to land shall be instrument in accordance with the procedure established for the given navigation aid, at that the landing shall be carried out not later than 30 minutes after the estimated time of arrival.

5. Процедуры в условиях ограниченной видимости

ВПП 21 допущена для полетов по категории I ИКАО. Процедуры в условиях ограниченной видимости вводятся в действие при значениях видимости на ВПП менее 800 м.

Информация о начале действия процедур доводится до экипажей ВС через АТИС или диспетчером Вышки фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости».

Процедуры применяются в целях:

- предотвращения столкновения ВС на земле в условиях ограниченной видимости;
- защита критических зон курсового и глиссадного радиомаяков при выполнении полетов по категории I ИКАО.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера Вышки.

Машина сопровождения предоставляется по требованию экипажа.

При вылете руление воздушного судна к линии предварительного старта, расположенной перед РД А, В, С, D, E производится по РД М.

Маршрут руления ВС после посадки по указанию диспетчера Вышки.

ВПП считается свободной после доклада экипажа о занятии РД М.

В период действия процедуры запрещаются:

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

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

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

5.1 Прилет

Экипажам ВС гарантируется, что сигналы курсового и глиссадного радиомаяков полностью защищены от помех при нахождении ВС на конечном участке захода на посадку с момента объявления о введении процедур ограниченной видимости до момента их отмены.

Диспетчером органа ОВД каждому прибывающему ВС дополнительно должна передаваться следующая информация:

- до выхода на конечный участок схемы захода на посадку - текущие значения дальности видимости и высоты нижней границы (вертикальной видимости) на ВПП;
- данные об отказах любых компонентов средств для категории I.

ВС должны выводиться на луч курсового радиомаяка при заходе по ILS не менее, чем за 4 км от точки конечного этапа захода на посадку (FAP).

Для обеспечения точности сигнала ILS на конечном этапе захода на посадку между ВС диспетчером ОВД формируются интервалы не менее 15 км.

Разрешение на посадку экипажу ВС должно быть выдано диспетчером органа ОВД при нахождении ВС на расстоянии не менее 4 км от торца ВПП.

5. Low visibility procedures

RWY 21 is approved for ICAO CAT I flight operations. Low visibility procedures are initiated when RVR values are less than 800 m.

The flight crews are informed about LVP initiation via ATIS or by TWR controller by a phrase "Low visibility procedures in progress".

Low visibility procedures are applied for the purpose of:

- avoiding collisions of ACFT on the ground under low visibility conditions;
- protecting LOC and GP ILS critical areas when operating flights under ICAO CAT I.

The flight crew should read back all instructions of TWR controller.

"Follow-me" vehicle is provided on flight crew's request.

During departure, ACFT taxiing to the runway-holding position, located at TWY A, B, C, D, E shall be executed via TWY M.

Taxi-route after ACFT landing is as instructed by TWR controller.

The runway is considered to be clear after the flight crew's report about reaching TWY M.

During LVP validity period it is prohibited:

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

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

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

5.1 Arrival

It is guaranteed to flight crews that the signals of localizer beacon and glide slope beacon are completely protected from interference when ACFT is on final approach segment from the moment of announcement of low visibility procedures initiation to the moment of their cancellation.

ATS unit controller must additionally transmit the following information for every arriving ACFT:

- until reaching the final approach segment – current values of visibility range and ceiling (vertical visibility) on RWY;
- data about failures of any components of aids for CAT I.

During ILS approach the ACFT must intercept localizer at least at 4 km from final approach point (FAP).

On final approach ATS controller shall form separation intervals not less than 15 km between ACFT to provide the accuracy of ILS signal.

Landing clearance shall be issued to the flight crew by the ATS unit controller when ACFT is at a distance of not less than 4 km from RWY extremity.

После посадки экипаж ВС освобождает ВПП по одной из РД по указанию диспетчера органа ОВД. ВПП 03/21 считается свободной, когда ВС по докладу экипажа займет РД М, что указывает на освобождение критических зон ILS.

Прибывшее ВС встречается машиной сопровождения.

О прибытии ВС на место стоянки (МС) экипаж ВС докладывает диспетчеру органа ОВД, используя следующую фразеологию: «Позывной ВС + на МС ...».

5.2 Вылет

При вылете маршрут руления ВС к линии предварительного старта для взлета с ВПП 03/21 производится по РД М с местом ожидания перед РД А, В, С, D, E за машиной сопровождения или производится буксировка ВС на место запуска.

Экипажу ВС при рулении по площади перрона и по площади маневрирования (РД) следует соблюдать повышенные меры осмотрительности, чтобы быть уверенным в том, что руление производится в условиях полной безопасности.

Диспетчер органа ОВД должен разрешить взлет экипажу ВС не позднее, чем заходящее ВС приблизится на расстояние 12 км до торца ВПП. В момент пролета КРМ вылетающим ВС, заходящее на посадку ВС должно находиться на удалении не менее 4 км от торца ВПП.

При необходимости диспетчер органа ОВД может потребовать от экипажа ВС доложить отрыв ВС от ВПП фразой: «Взлет разрешаю, доложите отрыв».

УНТТ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц. Наличие богатого растительного покрова, близость реки способствуют концентрации в районе аэродрома различных видов птиц (чибиcы, галки, скворцы, сороки и др.).

Места концентрации птиц на северо-западе, востоке, юге от ВПП, т.к. здесь расположены общественные сады и огороды, населенные пункты.

Наибольшую опасность представляют утренние (с 5 до 9 ч), вечерние (с 17 до 20 ч) и сезонные перелеты птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высоте 100-400 м. Основными направлениями миграции весной являются северное и западное; осенью перелет птиц наблюдается в обратном направлении. Весенний перелет птиц происходит в марте - апреле, осенний в августе - сентябре.

Диспетчеры органов ОВД осуществляют визуальный контроль в секторе взлета и посадки ВС, оценивают орнитологическую обстановку на аэродроме и сообщают экипажам ВС о скоплениях и перелетах птиц. Визуальное орнитологическое наблюдение проводится во время взлетов и заходов на посадку ВС (только в светлое время суток) в пределах секторов взлета и захода ВС на посадку. Особенно внимательно осматриваются ВПП и прилегающая к ней территория летного поля.

В районе ВПП производятся мероприятия по сокращению скопления птиц: скашивание травы и отпугивание птиц биоакустическим методом.

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

Для отпугивания птиц экипажи ВС включают фары.

After landing the flight crew shall vacate RWY via one of the taxiways by the instruction of ATS unit controller. RWY 03/21 shall be considered vacant when ACFT has occupied TWY M by the flight crew report, that indicates vacation of ILS critical areas.

The arriving ACFT shall be escorted by the "Follow-me" vehicle.

The flight crew shall report to ATS unit controller about ACFT arrival to a stand using the following phraseology: "ACFT call sign + at stand...".

5.2 Departure

During departure the ACFT taxiing to the runway-holding position for take-off from RWY 03/21 shall be carried out along TWY M with holding position before TWY A, B, C, D, E after the "Follow-me" vehicle or towing shall be carried out to the start-up point.

During taxiing along the apron area and manoeuvring area (TWY) the flight crew shall observe increased circumspection to be sure that taxiing is carried out in the conditions of complete safety.

ATS unit controller must permit take-off to the flight crew not later than the approaching ACFT is at a distance of 12 km from RWY extremity. The approaching ACFT must be at a distance of not less than 4 km from RWY extremity at the moment of passing LOC by the departing ACFT.

If necessary ATS unit controller can demand from the flight crew to report airborne by the phrase: "Cleared for take-off, report airborne".

UNTT AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Ornithological situation in the vicinity of aerodrome is conditioned by seasonal and daily migration of birds. The presence of rich plant cover, proximity of a river assist concentration of different kinds of birds in the vicinity of aerodrome (lapwings, jackdaws, starlings, magpies, etc.).

Birds are concentrated north-west, east, south of the RWY due to location of communal gardens and vegetable gardens, settlements there.

The most danger is caused by morning (from 5 a.m. till 9 a.m. local time), evening (from 5 p.m. till 8 p. m local time) and seasonal migrations of birds. The majority of birds carry out migrations at height 100-400 m. The main directions of migration in spring are northern and western; in autumn the migration of birds is observed in the reverse direction. Spring migration of birds takes place in March-April, autumn migration of birds takes place in August-September.

Controllers of ATS units shall carry out visual inspection in the sector of ACFT take-off and landing, estimate ornithological situation at the aerodrome and inform the flight crews about concentrations and migrations of birds. Visual ornithological observation shall be carried out during ACFT take-off and approach (during daylight hours only) within the sectors of ACFT take-off and landing. The RWY and the airfield territory adjoining it shall be examined most carefully.

The measures on reduction of birds concentration shall be carried out in the vicinity of the RWY: grass cutting and frightening birds away by the bioacoustic method.

The flight crews shall increase circumspection after receiving the information about dangerous ornithological situation and shall act by ATS unit instruction.

The flight crews shall switch on ACFT lights to frighten birds away.