

УСРР АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
USRR AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УСРР СУРГУТ  
USRR SURGUT

УСРР АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
USRR AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	612038с 0732408в В центре ВПП 612038N 0732408E In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	10 км С г. Сургут. 10 KM N of the city of Surgut.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	61 м/18.7°C 61 M/18.7°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	17°В/– 17°E/–
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Аэропорт Сургут», Россия, 628422, Тюменская обл., ХМАО-ЮГРА, г. Сургут, ул.Аэрофлотская, д.49/1 Open joint stock company "Surgut Airport", 49/1, Aeroflotskaya ulitsa, Surgut, Khanty-Mansiyskiy AO-Yugra, Tyumenskaya Oblast, 628422, Russia Тел./Tel.: (3462) 77-02-76, 28-00-74 Факс/Fax: (3462) 28-00-79 AFS: УСРРАПДУ USRRAPDU
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

УСРР АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
USRR AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0300-1200 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0300-1200 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ, комната подготовки к полету 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 AD OPR HR: к/с H24 2. Тм= UTC+5 ч LT= UTC+5 HR

**УСРР АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**  
**USRR 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/, МС-8П TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT/ MS-8P
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
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

**УСРР АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**USRR AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Кафе в аэровокзале Cafe at Airport Terminal
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Buses, taxis
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, поликлиники, больницы в г. Сургут. Aidpost at Airport Terminal, ambulance service, polyclinics, hospitals in Surgut.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УСРР АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.**  
**USRR 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	На аэродроме отсутствуют средства для эвакуации ВС А-319, А-320, В737, В757 и их модификаций за исключением буксировочных водил. В случае потери этими ВС способности самостоятельно двигаться указанные средства предоставляются авиакомпанией. The facilities for removal of A-319, A-320, B737, B757 ACFT and their modifications are not AVBL at the aerodrome, except for tow bars. The mentioned facilities for removal of disabled ACFT shall be provided by the airline, if the mentioned ACFT are disabled.

**УСРР АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**USRR 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

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Stand: 1A - асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 45/F/B/X/T 1-8 - бетон/Concrete, PCN 22/R/A/X/T 9-19, 22-24 - асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 45/R/B/X/T (смешанное/mixed) 20, 21 - асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 51/F/B/W/T 25-31 - асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 71/F/B/W/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: B, G, M- 22 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 58/F/B/W/T C, D, E - 22 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 51/F/B/W/T F - 22 М (от ВПП 07/25 до РД М/from RWY 07/25 to TWY М) асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 58/F/B/X/T 30 М (от РД М до перрона Ми-8/from TWY М to Mi-8 apron) асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 58/F/B/X/T ←
3.	Местоположение и превышение мест проверки вы- сомера ACL location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УСРР АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ  
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.  
USRR 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 Визуальных средств управления рулением нет Guidance sign boards at entrances to RWY Taxi guidance visual aids – NIL
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, от- метки 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, RWY edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxi- way centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УСРР АД 2.10 ПРЕПЯТСТВИЯ В ЗОНАХ ВЗЛЕТА И ЗАХОДА НА ПОСАДКУ.  
USRR AD 2.10 OBSTACLES IN APPROACH AND TAKE-OFF AREAS.

В районе 2 In Area 2					
Обозначение препятствия OBST ID/ Designation	Вид препятствия OBST type	Местоположение препятствия OBST position	Превыше- ние ELEV	Маркировка/ вид, цвет Markings/ Type, colour	Примечания Remarks
a	b	c	d	e	f
USRR200055	Растительность Vegetation	612036.7N 0732123.5E	68 М	Нет NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
USRR200039	Растительность Vegetation	612038.4N 0732122.9E	68 М	Нет NIL	
USRR200049	Радионавигационное оборудование Navaid	612037.4N 0732124.4E	65 М	Маркир. Marked	
USRR200254	Растительность Vegetation	612032.3N 0732153.9E	76 М	Нет NIL	
USRR200225	Радионавигационное оборудование Navaid	612037.2N 0732154.3E	62 М	Маркир. Marked	

a	b	c	d	e	f
USRR200224	Радионавигационное оборудование Navaid	612037.8N 0732154.3E	61 M	Маркир. Marked	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
USRR200174	Растительность Vegetation	612046.7N 0732222.7E	77 M	Нет NIL	
USRR200213	Антенна Antenna	612043.5N 0732254.4E	73 M	Маркир. Marked	
USRR200303	Растительность Vegetation	612024.6N 0732335.9E	71 M	Нет NIL	
USRR200067	Коммуникационная башня Communication tower	612019.3N 0732340.0E	87 M	Маркир. Marked	
USRR200319	Труба Chimney	612020.4N 0732425.1E	98 M	Маркир. Marked	
USRR200190	Растительность Vegetation	612045.2N 0732413.1E	69 M	Нет NIL	
USRR200167	Радионавигационное оборудование Navaid	612047.8N 0732430.0E	82 M	Маркир. Marked	
USRR200028	Антенна Antenna	612053.0N 0732433.7E	86 M	Маркир. Marked	
USRR200070	Коммуникационная башня Communication tower	612013.8N 0732432.1E	86 M	Маркир. Marked	
USRR200076	Опора лэп Electric pole	612008.5N 0732438.2E	88 M	Нет NIL	
USRR200305	Осветительная конструкция Light support structure	612024.5N 0732454.3E	80 M	Маркир. Marked	
USRR200205	Антенна Antenna	612043.8N 0732522.4E	77 M	Маркир. Marked	
USRR200026	Радионавигационное оборудование Navaid	612059.5N 0732536.5E	96 M	Маркир. Marked	
USRR200264	Башня Tower	612029.7N 0732546.5E	71 M	Маркир. Marked	
USRR200268	Растительность Vegetation	612028.8N 0732548.9E	75 M	Нет NIL	
USRR200172	Растительность Vegetation	612046.8N 0732604.5E	73 M	Нет NIL	
USRR200222	Антенна Antenna	612038.3N 0732612.6E	60 M	Маркир. Marked	
USRR200030	Растительность Vegetation	612046.5N 0732637.8E	64 M	Нет NIL	
USRR200048	Растительность Vegetation	612037.4N 0732643.5E	63 M	Нет NIL	
USRR200037	Мачта Mast	612039.3N 0732649.4E	59 M	Маркир. Marked	
USRR200137	Опора лэп Electric pole	611446.9N 0725300.1E	223 M	Маркир. Marked	
USRR200114	Труба газового факела Flare pipe	611653.6N 0725825.1E	262 M	Маркир. Marked	
USRR200154	Мост Bridge	611256.8N 0730936.1E	198 M	Маркир. Marked	
USRR200133	Опора лэп Electric pole	611454.5N 0730453.3E	182 M	Маркир. Marked	
USRR200140	Коммуникационная башня Communication tower	611431.1N 0732324.3E	146 M	Маркир. Marked	
USRR200127	Конструкция Construction	611606.9N 0731408.8E	259 M	Маркир. Marked	
USRR200101	Коммуникационная башня Communication tower	611930.4N 0730818.7E	129 M	Маркир. Marked	
USRR200106	Труба Chimney	611737.6N 0731912.0E	154 M	Маркир. Marked	
USRR200116	Труба Chimney	611643.3N 0733053.7E	323 M	Маркир. Marked	

a	b	c	d	e	f
USRR200155	Коммуникационная башня Communication tower	611147.2N 0735659.1E	119 M	Маркир. Marked	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
USRR200022	Коммуникационная башня Communication tower	612325.9N 0734024.6E	149 M	Маркир. Marked	
USRR200020	Коммуникационная башня Communication tower	612351.9N 0740352.6E	119 M	Маркир. Marked	
USRR200013	Коммуникационная башня Communication tower	613023.2N 0741256.4E	156 M	Маркир. Marked	
USRR200008	Коммуникационная башня Communication tower	613608.1N 0740845.1E	122 M	Маркир. Marked	
USRR200015	Коммуникационная башня Communication tower	612825.4N 0734410.0E	134 M	Маркир. Marked	
USRR200006	Коммуникационная башня Communication tower	613623.8N 0735146.0E	150 M	Маркир. Marked	
USRR200004	Коммуникационная башня Communication tower	613637.8N 0734201.1E	146 M	Маркир. Marked	
USRR200001	Коммуникационная башня Communication tower	613847.2N 0732854.8E	173 M	Маркир. Marked	
USRR200009	Коммуникационная башня Communication tower	613552.5N 0730446.6E	141 M	Маркир. Marked	
USRR200003	Коммуникационная башня Communication tower	613728.4N 0725018.1E	137 M	Маркир. Marked	
USRR200343	Коммуникационная башня Communication tower	613137.0N 0724501.0E	126 M	Маркир. Marked	
USRR200021	Антенна Antenna	612336.3N 0725221.8E	323 M	Маркир. Marked	

В районе 3  
In Area 3

a	b	c	D	e	f
USRR300291	Осветительная конструкция Light support structure	612025.3N 0732402.1E	85 M	Маркир. Marked	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
USRR300289	Осветительная конструкция Light support structure	612025.3N 0732412.5E	89 M	Маркир. Marked	
USRR300290	Осветительная конструкция Light support structure	612025.3N 0732422.8E	90 M	Маркир. Marked	
USRR300294	Осветительная конструкция Light support structure	612025.2N 0732437.5E	91 M	Маркир. Marked	
USRR300302	Осветительная конструкция Light support structure	612025.0N 0732444.6E	91 M	Маркир. Marked	

**УСРР АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**  
**USRR AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Сургут Surgut
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	Сургут 24 ч Surgut 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND на 2 ч TREND for 2 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	P <sub>3</sub> , P <sub>25</sub> , P <sub>2</sub> , P <sub>SW</sub> . Рус.,анг. Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S <sub>3</sub> , U <sub>85</sub> , U <sub>7</sub> , U <sub>5</sub> , U <sub>4</sub> , U <sub>3</sub> , U <sub>2</sub> , P <sub>SW</sub>
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Информация для АТИС Information for ATIS
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, Вышка, APP, TWR, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничение обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

**УСРР АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**USRR AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП Волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN), and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
07	089°36' 073°	2790x45	PCN 56/F/B/W/T Asphalt-Concrete	612037.61N 0732233.83E - -	THR 54.9 M
25	269°38' 253°	2790x45	PCN 56/F/B/W/T Asphalt-Concrete	612038.21N 0732541.53E - -	THR 59.1 M
Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
0.3% / -0.2% (2100 M) / (690 M)	нет/NIL	150x160	3090x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
0.2% / -0.3% (690 M) / (2100 M)	нет/NIL	150x160	3090x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УСРР АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**USRR 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 дис- танция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
07	2790	2940	2790	2790	нет/NIL
From TWY B	2590	2740	2590		нет/NIL
From TWY C	2109	2259	2109		нет/NIL
From TWY D	1414	1564	1414		нет/NIL
25	2790	2940	2790	2790	нет/NIL
From TWY F	2194	2344	2194		нет/NIL
From TWY E	1799	1949	1799		нет/NIL
From TWY D	1398	1548	1398		нет/NIL

**УСРР АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**USRR AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.**

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, ин- тервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, ин- тервалы установки, цвет и сила света поса- дочных огней ВПП	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
07	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2785 M, 60 M 2185 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
25	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2785 M, 60 M 2210 M white last 575 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УСРР АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.  
USRR 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 РД - В, С, D, E, F, G осевые: нет Edge: on TWY - В, С, D, E, F, G centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УСРР АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
USRR AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	I) 61°20'34.2"N 073°25'00.7"E II) 61°20'30.6"N 073°25'00.8"E III) 61°20'31.1"N 073°25'27.4"E IV) 61°20'30.5"N 073°23'20.5"E - -
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	I) 59.7 М II) 59.1 М III) 53.5 М IV) 56.9 М
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	I) 190x22 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 58/F/B/X/T II) TLOF R=10,5 М, FATO R=13 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 58/F/B/X/T III) TLOF R=10,5 М, FATO R=13 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 58/F/B/X/T IV) TLOF R=17 М, FATO R=21 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 58/F/B/X/T Все зоны TLOF- дневная маркировка/all TLOF areas- day Marking
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Ограничительные секторы/Limiting sectors: I) 180°- 280° II) 180°- 280° III) 310°- 025° IV) 060°- 273°  Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system



УСРР АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
USRR AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Сургут диспетчерская зона. Surgut CTR. Окружность радиусом 40 км с центром (612038с 0732408в) A circle radius of 40 KM centred at 612038N 0732408E. Узловой диспетчерский район Сургут/Surgut TMA: См./See ENR 2.1-39
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Сургут диспетчерская зона. От земли до FL060 Surgut CTR – From GND to FL060 Узловой диспетчерский район Сургут/Surgut TMA: См./See ENR 2.1-39
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Сургут-Подход, Сургут-Круг, Сургут-Вышка русский, английский Surgut-Approach, Surgut-Krug, Surgut-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

**УСРР АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**  
**USRR AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.**

Обозначение службы	Позывной	Канал	Часы работы	Примечания
Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		129.000	H24	Reserve FREQ
		124.000	H24	Reserve FREQ
		121.500	H24	Emergency FREQ
ДПП APP	Сургут-Подход Surgut-Approach	129.300	к/с H24	
Вышка TWR	Сургут- Вышка Surgut-Tower	120.800	к/с H24	Выполняет функции Руления и Старта Serves as Taxiing and Start
ДПК TWR	Сургут-Круг Surgut-Krug	120.300	к/с H24	
Транзит Transit	Сургут-Транзит Surgut-Transit	131.700	к/с H24	Рус., анг. RUS, ENG
АТИС ATIS	Сургут-АТИС Surgut-ATIS	124.800	к/с H24	Рус., анг. RUS, ENG
Перрон Apron	Сургут-Перрон Surgut – Apron	118.800	к/с H24	Связь с наземным инженерно- техническим составом при буксировке и запуске. Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up.

**УСРР АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.**  
**USRR AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.**

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечения 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 07 ILS кат. I (17°В-) LOC 07 ILS CAT I (17°Е-)	ИГК IGK	110.5	к/с H24	612038.3N 0732611.7E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 07 GP 07		329.6	к/с H24	612043.5N 0732254.4E		3°00', RDH 16.1 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 07 LOM 07	ГК GK	325	к/с H24	612038.2N 0731755.7E		253°MAG/4.130 KM to RWY 07 Левее оси ВПП на 51м At 51 M left of RCL Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 07 LMM 07	Г G	668	к/с H24	612037.4N 0732124.4E		253°MAG/1.021 KM to RWY 07 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 25 ILS кат. I (17°В-) LOC 25 ILS CAT I (17°Е-)	ИАМ IAM	109.1	к/с H24	612037.5N 0732156.7E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 25 GP 25		331.4	к/с H24	612043.8N 0732522.4E		3°00', RDH 15.8 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 25 DME 25	ИАМ IAM	CH 28X	к/с H24	612043.8N 0732527.6E		283 м от порога ВПП 25 по направлению к КТА 175 м справа от осевой линии ВПП Нулевые показания над порогом ВПП 283 M from RWY 25 THR to ARP 175 M to the right of RWY CL Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 25 LOM 25	АМ AM	325	к/с H24	612039.0N 0733017.5E		073°MAG/4.100 KM to RWY 25 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 25 LMM 25	А A	668	к/с H24	612038.2N 0732649.4E		073°MAG/1.02 KM to RWY 25 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV RNAV (GNSS)	УСРР USRR	114.350 CH 22309	к/с H24			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 07 GLS кат I GBAS (H) 07 GLS CAT I	G07A	CH 20665	к/с H24	612025.0N 0732441.8E		3°00', TCH 16.0 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 25 GLS кат I GBAS (H) 25 GLS CAT I	G25A	CH 21076	к/с H24			3°00', TCH 16.0 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Расстановка, руление и буксировка ВС на перроне а/п Сургут производятся по утвержденным маршрутам.

**Самолетный перрон:**

См. AD 2.1 USRR-40.

Разрешен запуск авиадвигателей в любой точке на маршруте руления по перрону между РД D и РД E.

**Перрон для Ми-8:**

– руление на MC 1-16 выполняется на тяге собственных двигателей;

– выруливание с MC 1-16 – на тяге собственных двигателей.

Для взлета и посадки вертолетов всех типов используется участок ИВПП между РД В и РД G как по-самолетному, так и по-вертолетному методам без дополнительной маркировки места посадки (взлета). Взлет и посадка вертолетов Ми-8 и классом ниже с (на) площадки, расположенные на РД F, пересечении РД F с РД M, пересечении РД G с РД M; вертолетов Ми-26 с (на) площадку, расположенную на пересечении РД C с РД M, разрешается только днем по ПВП при видимости маркировочных знаков.

**2. Руление на места стоянки и с них**

При видимости менее 400м ВС лидируются машиной сопровождения.

Ночью машина сопровождения лидирует ВС 1, 2 классов. Другие ВС лидируются по требованию экипажа.

Выруливание (заруливание) ВС с (на) MC 22-31 при обязательном лидировании машиной «Сопровождения».

Маршруты руления на перроне в зимних условиях могут быть невидимы из-за снега. Помощь со стороны машины «Сопровождение» может быть запрошена через диспетчера Вышки.

Выруливание ВС со стоянки и заруливание ВС на стоянку производятся по командам инженерно-технического персонала.

Буксировка ВС осуществляется по маршрутам руления, рулежным дорожкам (в том числе и их пересечение) только с разрешения диспетчера Вышки (позывной «Сургут-Вышка» на частоте 120.800 МГц).

Буксировка ВС по ИВПП только с разрешения диспетчера Вышки (в том числе и ее пересечение).

**USRR 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 by special tow tractors. Parking, taxiing and towing of ACFT on the apron of Surgut aerodrome shall be carried out according to the established routings.

**Aircraft apron:**

See AD 2.1 USRR-40.

Engines start-up is allowed at any point on taxi route on the apron between TWY D and TWY E.

**Apron for Mi-8:**

– taxiing into stands 1-16 shall be carried out under own engines power;

– taxiing out of stands 1-16 shall be carried out under own engines power.

Segment of RWY between TWY B and TWY G is available for take-off and landing of all helicopter types according to both the aeroplane and the helicopter techniques without additional marking of landing (take-off) area. Take-off and landing of Mi-8 and class below HEL from (on) areas located on TWY F, intersection of TWY F and TWY M, intersection of TWY G and TWY M; Mi-26 HEL from (on) area located on intersection of TWY C and TWY M are allowed only in the day-time under VFR when the marking signs are visible.

**2. Taxiing to and from stands**

When visibility is less than 400 m the aircraft shall escort by the "Follow-me" vehicle.

At night the "Follow-me" vehicle shall lead class 1, 2 ACFT. Other ACFT shall be escorted by the flight crew's request.

ACFT taxiing out of (taxiing into) stands 22-31 is executed with mandatory escort by the "Follow-me" vehicle.

Taxi routes on the apron in winter conditions may be invisible due to snow. Assistance of the "Follow-me" vehicle may be requested via TWR controller.

Taxiing of ACFT out of/into the stands shall be carried out by the instructions of technical staff.

Towing of ACFT shall be carried out according to taxi routes, taxiways (including crossing them) only by the permission of TWR controller (call sign "Surgut-Tower" on frequency 120.800 MHz).

Towing of ACFT along RWY shall be carried out only by the permission of TWR controller (including crossing RWY).

**УСРР АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ  
СНИЖЕНИЯ ШУМА**

В целях уменьшения шума на аэродроме Сургут следует выполнять процедуры в соответствии с требованиями РЛЭ.

При этом является обязательным выполнение следующих мероприятий:

- строгое выдерживание схем полетов;
- высоты контрольно-испытательных полетов и полетов самолетов – лабораторий не ниже высоты полета по кругу.

**USRR AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

For the purposes of noise abatement at Surgut aerodrome flight procedures shall be carried out in accordance with the Aeroplane Flight Manual requirements.

Therewith carrying out of the following measures is obligatory:

- strict adherence to the patterns of flights;
- check-test flights and laboratory-aircraft flights shall be carried out at heights not below than aerodrome traffic circuit height.

**УСРР АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ  
НА ЗЕМЛЕ****Общие положения**

Полеты в пределах района аэродрома Сургут осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам и правилам визуальных полетов.

**Процедуры полетов по ППП в районе 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 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 перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получить указание о задержке в зоне ожидания над ДПРМ.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера ОВД, однако, диспетчеру ОВД запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

**Радиолокационное наведение и порядок следования**

Радиолокационное наведение в районе аэродрома осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наблюдения не публикуются.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по КСА УВД «Альфа».

**Заход на посадку с помощью обзорной РЛС**

Процедуры по выполнению захода на посадку с помощью обзорной РЛС не применяются.

**Заход на посадку с помощью посадочной РЛС**

Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (РСР) не применяется.

**Отказ связи**

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) устанавливает ответчик ВОРЛ на код 7600.

При потере радиосвязи после входа в район аэродрома экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД, в направлении ДПРМ. Снижение от ДПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени до эшелона FL050, не выходя из зоны ожидания.

**USRR AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****General**

Flights within Surgut CTR, TMA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR) and Visual Flight Rules (VFR).

**Procedures for IFR flights within CTR, TMA**

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.

Responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. 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, aeronautical 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.

When it deemed necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in the holding area over LOM.

A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by clearance of ATS controller, however it is prohibited for the ATS controller to force the pilot (pilot-in-command) to conduct VFR flights without pilot's agreement.

**Radar vectoring and sequencing**

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

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights in CTR, TMA is provided by ATC automated system "Alpha".

**Surveillance radar approaches**

SRA procedures are not applied.

**Precision radar approach**

PAR approach is not applied.

**Communication failure**

In case of radio communication failure the flight crew (pilot) shall set SSR transponder to code 7600.

In case of radio communication failure after the entry into Surgut CTR, TMA the flight crew (pilot) shall continue the flight towards LOM at last assigned flight level cleared by ATC controller. After LOM passing descending to FL050 without leaving holding area shall be commenced at the estimated time of arrival (ETA) or as close to this time as possible.

После этого экипаж выполняет:

– заход на посадку на аэродроме Сургут через ДПРМ, снижаясь предварительно до эшелона перехода FL040 и далее согласно схемам захода на посадку;

– посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи после взлета (если связь с диспетчером «Сургут-Круг» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку «Ипподром» и в зависимости от метеоусловий и посадочной массы производит посадку на аэродроме Сургут или следует по маршруту выхода на KANER на запасной аэродром Екатеринбург с набором эшелона FL140 или FL240 или по маршруту выхода на KARPO на запасной аэродром Новосибирск с набором эшелона FL150 или FL250, или следует на аэродром назначения, если это не связано с пересечением границы РФ, с набором эшелона заданного диспетчером АДП или указанном в плане полета (RPL, FPL), где осуществляется снижение и заход на посадку по схеме установленной для данного аэродрома.

Если по каким-либо причинам командир воздушного судна не может произвести посадку на аэродроме Сургут (не позволяет посадочная масса, метеоусловия), то он должен выполнить для этого направления ВПП процедуру выхода в зону ожидания на ДПРМ с набором эшелона FL040 и полет в зоне ожидания в течение 15 минут. После этого осуществляется выход из зоны ожидания по схемам захода на посадку на аэродроме Сургут или уход на запасные аэродромы Екатеринбург и Новосибирск с набором эшелона FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от выбранного запасного аэродрома или на запасной аэродром, указанный в плане полета, на этих же эшелонах, где осуществляется снижение и заход на посадку по схеме установленной для данного аэродрома.

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

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома 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.

Если полет на аэродром назначения не связан с пересечением государственной границы, то экипаж воздушного судна обязан произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме. В этом случае он должен следовать на установленном для полета без связи эшелоне FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

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

After that the flight crew shall:

– execute instrument approach procedure at Surgut aerodrome via LOM with preliminary descending to transition level FL040 and then proceed according to the approach procedure;

– landing must be carried out not later than 30 minutes after ETA.

In case of radio communication failure after take-off (if communication with “Surgut - Radar” is not established) the pilot-in-command shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height and carry out approach according to rectangular traffic pattern and land at Surgut aerodrome depending on meteorological conditions and aircraft landing mass or proceed along the departure route to KANER and then to the alternate aerodrome of Yekaterinburg climbing to FL140 or FL240 or along departure route to KARPO and then to alternate aerodrome of Novosibirsk climbing to flight level FL150 or FL250, or proceed to the destination aerodrome, if the flight is not connected with crossing of the state border of the Russian Federation, climbing to flight level assigned by TWR controller or indicated in the flight plan (RPL, FPL), where descent and approach for landing shall be carried out according to procedure established for the aerodrome concerned.

If for any reasons the pilot-in-command cannot carry out landing at Surgut aerodrome (due to landing mass or meteorological conditions) he shall proceed to the holding area over LOM, established for this RWY direction, climbing to FL040 and hold there for 15 minutes. After that the aircraft shall leave the holding area according to approach procedures at Surgut aerodrome or proceed to alternate aerodromes of Yekaterinburg or Novosibirsk climbing to FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on chosen alternate aerodrome or to alternate aerodrome indicated in the flight plan at the same flight level where descending and approach for landing shall be carried out in accordance with the procedure established for the aerodrome concerned.

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

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 aid of the flight 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. Instrument approach shall be carried out according to the procedure established for this navigation aid. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

If flight to the destination aerodrome is not connected with the crossing of the state border of the Russian Federation, the flight crew shall carry out landing at the nearest alternate aerodrome. In this case the flight crew shall proceed at one of FL140, FL150 or FL240, FL250 established for flights without radio communication, depending on flight direction.

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

### Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома

При полетах по ПВП, если позволяют условия полетов в пределах района аэродрома разрешение диспетчера ОВД выдается на следующих условиях:

- для соответствующего полета представляется план полета;
- разрешение на полет запрашивается у диспетчера «Сургут-Круг»;
- сообщение местонахождения воздушного судна представляется по запросу диспетчера ОВД;
- отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;
- полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, а при невозможности в соответствии с правилами полета по приборам;
- на установленной частоте поддерживается двухсторонняя связь;
- переход от ПВП к ППП производится по разрешению диспетчера ОВД для обеспечения эшелонирования.

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

### Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры применяются в целях:

- предотвращения столкновений в условиях ограниченной видимости между:
- воздушными судами, выполняющими полет и движение в установленных контролируемых зонах диспетчерских пунктов СДП и ДГП;
- воздушными судами, движущимися по площади маневрирования;
- воздушными судами выполняющими посадку и взлетающими воздушными судами;
- воздушными судами и транспортными средствами, движущимися по площади маневрирования;
- воздушными судами на площади маневрирования и находящимися на этой площади препятствиями.

#### 1. Подготовительный этап процедур LVP

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости применяются при:

- фактической видимости (RVR) 800 м и менее, согласно прогнозируемой метеорологической обстановке ожидается уменьшение фактической видимости (RVR) 550 м и менее.

#### 2. Введение в действие процедур LVP

Значение фактической видимости (RVR) менее 550 м.

Процедуры вводятся в действие фразой: «Применяются процедуры ограниченной видимости/ "Low visibility procedures in progress" включаемой в информацию ATIS или передаваемой по каналам связи через диспетчерские пункты.

#### 3. Ограничения эксплуатации аэродрома в условиях ограниченной видимости

При наступлении ограниченной видимости (RVR менее 550 м) на аэродроме вводятся следующие ограничения:

- все транспортные средства и персонал, не выполняющие оперативных функций удаляются с площади маневрирования;

### Procedures for VFR flights within CTR, TMA

During VFR flights if flight conditions within CTR, TMA permit, the clearance of ATS controller unit shall be issued under the following conditions:

- flight plan shall be submitted for the flight concerned;
- clearance for the flight shall be requested from "Surgut-Krug" controller;
- position report shall be submitted on ATS controller's request;
- deviations from ATS unit clearance may only be made when prior permission for these deviations has been obtained;
- the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground, otherwise in accordance with IFR;
- two-way radio communication shall be maintained on established frequency;
- the change from VFR to IFR shall be executed by ATS controller's permission for providing separation.

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

### Low visibility procedures

The procedures shall be applied for the following purposes:

- to avoid collisions in low visibility conditions between:
- ACFT carrying out flight and movement in the established control areas of TWR ("Surgut-Tower") and GND control units;
- ACFT taxiing on the manoeuvring area;
- ACFT carrying out landing and take-off;
- ACFT and vehicles moving on the manoeuvring area;
- ACFT taxiing on the manoeuvring area and obstacles in this area.

#### 1. Preparation phase

LVP are applied when:

- actual RVR is 800 m or less and further deterioration of actual RVR up to the value of 550 m or less is expected according to meteorological situation.

#### 2. Operation phase

RVR value is less than 550 m.

LVP are implemented by the following phrase: "Low visibility procedures in progress" included into ATIS information or transmitted by control units via communication channels.

#### 3. Restrictions of aerodrome operation during LVP

The following restrictions are implemented at the aerodrome during low visibility conditions (RVR is less than 550 m):

- all transport vehicles and personnel which do not perform their operative duties should be removed from the manoeuvring area;



- прибывающее ВС после посадки встречается машиной сопровождения на РД М;  
- после посадки экипаж ВС обязан доложить диспетчеру «Сургут-Вышка» о производстве посадки и освобождении ВПП;

- на площади маневрирования (ВПП, МРД, РД) одновременно может находиться не более одного рулящего воздушного судна;

- выруливание ВС с МС осуществляется за машиной сопровождения от РД М;

- взлет ВС производится только от начала ВПП;

- пересечение специальными автотранспортными средствами РД – только с разрешения диспетчера «Сургут-Вышка»;

- диспетчер «Сургут-Вышка» несет ответственность за назначение маршрутов руления ВС по площади маневрирования;

- экипаж ВС несет ответственность за несанкционированное занятие ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления ВС по площади маневрирования.

#### **4. Отмена процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости**

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости отменяются в следующем случае:

- при фактической видимости на ВПП (RVR) 550 м и более при тенденции прогноза погоды на улучшение.

Отмена процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости сопровождается исключением соответствующей информации из АТИС, а также передачей информации экипажам ВС органом ОВД.

- the arriving ACFT after landing is met by the "Follow-me" vehicle on TWY M;

- after landing the flight crew must report execution of landing and vacating of RWY to "Surgut-Tower" controller;

- not more than one taxiing ACFT can be present on the manoeuvring area (on RWY, MAIN TWY, TWY);

- ACFT taxiing out of the stand shall be carried out after the "Follow-me" vehicle from TWY M;

- ACFT take-off shall be carried out only from the RWY beginning;

- crossing of TWY by special transport vehicles - only by "Surgut-Tower" controller's permission

- the responsibility for assignment of taxi routes within the manoeuvring area is rested on "Surgut-Tower" controller;

- the responsibility for runway incursions and non-adherence to the assigned taxi routes within the manoeuvring area is rested on the flight crew.

#### **4. Termination phase**

LVP are terminated in the following case:

- when actual RVR is 550 m or more and further improvement of weather is expected according to weather forecast.

Termination of LVP should be accompanied by exclusion of the respective information from ATIS and by transmission of this information to the flight crews by the ATS unit.

**УСРР АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

Аэропорт Сургут находится на пересечении нескольких птичьих миграционных трасс. Основные миграционные трассы: Таймыро-Каспийская, Ямало-Индийская, Скандинаво-Индокитайская и Европейско-Азиатская.

Птицы, придерживающиеся Таймыро-Каспийской трассы, весной летят в северо-восточном, а осенью в юго-западном направлении. Примерно этой же трассы придерживаются и виды, зимующие в Африке.

Ямало-Индийская трасса (Центрально-Азиатский миграционный поток) ориентирована примерно с севера на юг – осенью и с юга на север – весной. Скандинаво-Индокитайская миграционная трасса весной ориентирована с юго-востока на северо-запад, а осенью, наоборот, с северо-запада на юго-восток.

Европейско-Азиатская. Весной эта трасса ориентирована с запада на восток, а осенью с востока на запад.

Массовое перемещение птиц с мест гнездования к местам кормления в районе аэродрома происходит с пересечением маршрутов взлета, посадки и маневрирования ВС. Скопление на летном поле в северо-восточной части аэродрома во время миграции (весна-осень) и после гнездовых кочевок (июнь-июль). В теплый период года интенсивность перелетов значительно возрастает.

Наибольшую опасность по времени суток представляют:

- утренние часы с 05:00 до 09:00 летом и с 06:00 до 09:00 зимой;

- вечерние часы с 18:00 до 22:00 летом и с 15:00 до 18:00 зимой.

Сезонная миграция происходит в основном на высоте более 300 м, перемещаясь в западном, северо-западном, северном и южном направлениях.

Диспетчер ОВД анализирует информацию об орнитологической обстановке в районе аэродрома и оповещает о ней экипажи воздушных судов, сообщает экипажам данные о выполнении обхода мест скопления птиц, разрешает (запрещает) посадку (взлет), направляет ВС на второй круг, в зону ожидания или на запасной аэродром.

Экипаж ВС, получив информацию об опасности в орнитологической обстановке в районе аэродрома Сургут, наблюдает за воздушной обстановкой, при необходимости, выполняет маневр обхода опасной зоны скопления птиц и действует по указанию диспетчера ОВД.

Экипажи ВС при обнаружении скоплений птиц докладывают диспетчеру ОВД время наблюдения с указанием места, высоты, формы стаи, влияния их на выполнение полетов.

**USRR AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**

Surgut aerodrome is located on the intersection of several routes of bird migration. Taimyr-Caspian, Yamal-Indian, Scandinavian-Indo-Chinese and European-Asian are the main migration routes.

Birds, migrating along Taimyr-Caspian migration route, fly to the North-East in spring and to the South-West in autumn. Bird species wintering in Africa adhere to the same route.

Yamal-Indian migration route (Central-Asian migration flow) is oriented from the North to the South in autumn and from the South to the North in spring. Scandinavian-Indo-Chinese migration route is oriented from the South-East to the North-West in spring and vice versa from the North-West to the South-East in autumn.

European-Asian migration route is directed from the west to the east in spring and from the east to the west in autumn.

Mass migrations of birds from the places of nesting to the places of feeding occur in the vicinity of the aerodrome crossing take-off, landing and ACFT manoeuvring routes. Bird concentrations are observed on the airfield in the north-east part of AD during seasonal migration (spring – autumn) or after nesting migration (in June-July). The intensity of migrations considerably increases during the warm period of the year.

The following hours present the greatest hazard for aircraft, as for the time of the twenty-four hours period is concerned:

- morning hours from 0500 till 0900 AM in summer and from 0600 till 0900 AM in winter;

- evening hours from 0600 till 1000 PM in summer and from 0300 till 0600 PM in winter.

Seasonal migration of birds takes place mainly at height above 300 m in the west, north-west, north and south directions.

ATS controller shall analyze the information about the ornithological situation in the vicinity of the aerodrome and notify the flight crew of it, advise the crew how to avoid the concentrations of birds, permit (prohibit) landing (take-off), direct aircraft to go-around, to holding area or to the alternate aerodrome.

The flight crew, having obtained the information about dangerous ornithological situation in the vicinity of Surgut aerodrome, shall observe air situation and, when it deemed necessary, avoid danger area of birds concentration and operate by ATS controller's instruction.

The flight crew, having found the concentrations of birds, shall advise the ATS controller about the time of observing with indication of place, height, configuration of flock, their influence on the execution of the flight.