

УНБГ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UNBG AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УНБГ ГОРНО-АЛТАЙСК
UNBG GORNO-ALTAISK

УНБГ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UNBG AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	515809с 0855011в В центре ВПП 515809N 0855011E In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	7 км юго-западнее н.п.Майма 7 KM SW of Maima
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	295 м/+24° 295 M/+24°
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	6°В 6°E
6.	Администрация АД, адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Аэропорт Горно-Алтайск», Россия, 649100, Республика Алтай, Майминский район, н.п.Майма, Аэропорт. Joint-stock company "Airport Gorno-Altai", Airport, Maima settlement, Maiminsky rayon, Republic of Altai, 649100, Russia Тел./Факс:(38822) 4-75-00, (38844) 2-33-76 Tel /Fax: (38822) 4-75-00, (38844) 2-33-76 АФТН/AFTN: УНБГАПДУ/UNBGAPDU E-mail: aeroport.gorny@mail.ru aeroport@aeroport.gorny.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УНБГ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UNBG AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН – ПТ: 0100-1000; СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0100-1000; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	нет NIL
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	0000-1400
4.	Бюро AIS по инструктажу AIS Briefing Office	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	0045-1500
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
7.	ОВД ATS	0045-1300
8.	Заправка топливом Fuelling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
9.	Обслуживание Handling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: - ПН, ВТ, СР, ЧТ, ПТ, СБ, ВС - 0100-1200; AD operating HR: - MON, TUE, WED, THU, FRI, SAT, SUN - 0100-1200 2. Тм=UTC+7 часов LT=UTC+7 HR

УНБГ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UNBG 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, РТ/Б-91/115 TS-1, RT/B-91/115
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УНБГ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UNBG AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются в Горно-Алтайске, Майме AVBL in Gorno-Altaiisk, Maima
2.	Рестораны Restaurants	Кафе Cafe
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба в скорой помощи, больница в Горно-Алтайске Aid post in the airport terminal, ambulance service, hospital in Gorno-Altaiisk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется банкомат. Банк, почтовое отделение в Горно-Алтайске Bancomat is AVBL. Bank, post-office in Gorno-Altaiisk
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Нет NIL
7.	Примечания Remarks	Нет NIL

УНБГ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UNBG AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат.7 CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	Кран предоставляется по договору Crane shall be provided by the agreement

УНБГ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UNBG AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>1-я очередь – ВПП, «огни» ССО на летной полосе, летная полоса на ширину 10 м от боковых границ ВПП, РД 1, РД 2, критические зоны КРМ, ГРМ, места стоянки под ВС, прибывающие на аэродром согласно суточного плана.</p> <p>2-я очередь – обочины всех РД на ширину 10 м, оставшиеся неочищенными МС ВС на перроне, очистка подъездных путей к аэровокзальному комплексу, очистка ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП на всей длине ЛП, планировка с уклоном 1:10, обочин перронов и МС.</p> <p>3-я очередь – очистка подъездных путей к объектам Горно-Алтайского отделения АЦ ОВД, СЭСТОП, СГСМ, внутриаэропортовых дорог, привокзальная площадь (работы начинать после окончания работ предыдущей очереди).</p> <p>1. – RWY, lights of the lighting system on RWY strip, RWY strip to the width of 10 m from lateral boundaries of RWY, TWY 1, TWY 2, critical areas of LOC, GP, stands for ACFT arriving at the AD according to the daily plan.</p>

2	Очередность удаления осадков Clearance priorities (2. – Shoulders of all TWY to the width of 10 m, ACFT stands on the apron remained uncleaned, cleaning of access ways to the Terminal complex, cleaning of RWY strip to the width of 25 m from lateral boundaries of RWY along the whole RWY strip length, grading of shoulders of aprons and stands with a slope 1:10. 3. – Cleaning of access ways to the facilities of Gorno-Altai branch of Automated Centre of ATS, Electrical Power and Lighting Support of Flights, Fuel and Lubricant facilities, intra-airport roads, Terminal square (work to be commenced after the completion of previous works, indicated in items 1, 2 above).
3	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон А / Apron A: асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 57/F/A/X/T Перрон В / Apron B: асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 37/F/A/Y/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: 1 – 21 м/21 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 57/F/A/X/T 2 – 15 м/15 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 37/F/A/Y/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter check points location and elevation	Порог ВПП 02 – 290 м; порог ВПП 20 – 295 м RWY 02 THR – 290 М; RWY 20 THR – 295 М
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	Нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	Порог ВПП 02, порог ВПП 20 THR 02, THR 20
6.	Примечания Remarks	Нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. 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, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, 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

УНБГ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UNBG AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6, «Электронные данные о местности и препятствиях», АИП России Книга 2
See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia Book 2

УНБГ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UNBG AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Горно-Алтайск Gorno-Altaiisk Aeronautical Meteorological Station (Civil)
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	АМСГ Горно-Алтайск - согласно регламенту работы аэродрома АМСГ Барнаул - вне регламента работы аэродрома, с предоставлением прогнозов в формате GAMET Gorno-Altaiisk Aeronautical Meteorological Station (Civil) - according to AD OPR HR Outside AD OPR HR: Barnaul Aeronautical Meteorological Station (Civil) with provision of GAMET forecasts
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ Горно-Алтайск - согласно регламенту работы аэродрома АМСГ Барнаул - вне регламента работы аэродрома, время начала действия прогнозов – 1800, 2100, 0000 Gorno-Altaiisk Aeronautical Meteorological Station (Civil) - according to AD OPR HR Outside AD OPR HR: Barnaul Aeronautical Meteorological Station (Civil), effective time of forecasts – 1800, 2100, 0000
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND – 30 мин. TREND – 30 MIN
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	TAF, TAF AMD, METAR, SPECI, U, T, SIGWX (SWM, SWH), GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	TAF, TAF AMD, METAR, SPECI, U85-U20, T, SIGWX (SWM, SWH), GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, предупреждения по аэродрому Горно-Алтайск TAF, TAF AMD, METAR, SPECI, U85-U20, T, SIGWX (SWM, SWH), GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, Gorno-Altaiisk AD warnings
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	TSS928 – грозоуловитель TSS928 – thunderstorm direction-finder
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	КДП МВЛ Горно-Алтайск Gorno-Altaiisk TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УНБГ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UNBG 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
02	025°18.19' 019°	2301x42	PCN 57/F/A/X/T Asphalt-Concrete	515735.38N 0854945.59E	THR 290 M
20	205°18.59' 199°	2301x42	PCN 57/F/A/X/T Asphalt-Concrete	515842.69N 0855037.14E	THR 295.0 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	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	150x140	2601 x 300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет NIL	150x140	2601 x 300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УНБГ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UNBG AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
02	2301	2451	2301	2301	нет/NIL
←					
20	2301	2451	2301	2301	нет/NIL
←					

УНБГ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UNBG AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
02	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2301 M, 60 M white last 595 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
20	SALS 421 M LIL	зелёные green	PAPI left/3°20'	нет NIL	нет NIL	2301 M, 60 M white last 590 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УНБГ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UNBG 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 1; РД 2. Осевые: нет Edge: TWY 1; TWY 2 Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется/1сек. AVBL/1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УНБГ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UNBG AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	ВПП 02/20 RWY 02/20
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Принимаются вертолеты всех типов AVBL for all type of HEL

УНБГ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UNBG AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Горно-Алтайск диспетчерская зона: 522300с 0845940в - 522800с 0852300в - 523241с 0860333в - 521617с 0862412в - 515528с 0862204в - 514700с 0860300в - 514406с 0852147в - 522300с 0845940в Gorno-Altaiisk CTR: 522300N 0845940E - 522800N 0852300E - 523241N 0860333E - 521617N 0862412E - 515528N 0862204E - 514700N 0860300E - 514406N 0852147E - 522300N 0845940E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Горно-Алтайск диспетчерская зона: от земли до FL110 Gorno-Altaiisk CTR: GND – FL110
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	ДИАЛИЗ – Вышка рус. DIALIZ – Tower RUS
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	- /(1800) м - /(1800) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНБГ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UNBG 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	Согласно регламенту работы а/д According to AD OPR HR	Аварийная частота Emergency FREQ
Вышка TWR	ДИАЛИЗ – Вышка DIALIZ – Tower	133.000	0045-1300	←
АТИС ATIS	Горно-Алтайск . АТИС Gorno-Altaiisk-ATIS	128.100	Согласно регламенту работы а/д According to AD OPR HR	
	ДИАЛИЗ – Транзит DIALIZ – Transit	119.000	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	ДИАЛИЗ – Земля DIALIZ – Zemlya	118.900	Согласно регламенту работы а/д According to AD OPR HR	Связь с наземным техническим персоналом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up

УНБГ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UNBG AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of trans- mitting antenna coordinates	Превышение антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 20 ILS кат I (6°В) LOC 20 ILS CAT I (6°Е)	ИГО IGO	109.9	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	515713.4N 0854928.8E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 20 GP 20		333.8	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	515836.6N 0855024.9E		3°20', RDH 15.3 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 20 DME 20	ИГО IGO	CH 36X	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	515836.6N 0855025.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 20 NDB/МКР 20	ГО GO	350	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	520138.7N 0855251.1E		019°MAG/6.0 KM RWY 20 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
МРМ МКР		75	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	520138.3N 0855251.8E		019°MAG/6.0 KM RWY 20 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 20 GLS кат I GBAS (H) 20 GLS CAT I	G20A	CH 20745	ПП HS	515744.0N 0855204.0E		3°20', TCH 16.8 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV RNAV GNSS	УНБГ UNBG	116.350 CH 22389	к/с H24			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УНБГ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

1. Аэропортовые правила

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой по осевым линиям РД. При буксировке ВС должна поддерживаться двусторонняя связь между ответственным лицом ИАС и экипажем ВС.

Выруливание (буксировка) ВС с места стоянки выполняется после получения разрешения диспетчера Вышки и по сигналам ответственного лица ИАС. Заруливание ВС на место стоянки производится по сигналам встречающего.

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния покрытия перрона, РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС. Ответственность за безопасность руления несет командир ВС.

Буксировка с запущенными двигателями разрешается по согласованию с руководителем буксировки с работающими двигателями на режиме не выше малого газа.

Ответственность за соблюдение правил буксировки несет ответственное лицо ИАС.

2. Руление на места стоянки и с них

Руление ночью, а также днем при видимости менее 2000 м осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами. При необходимости (в сложных метеоусловиях, ночью или по требованию экипажа) ВС лидируются автомашинами сопровождения, оборудованными светосигнальными устройствами и радиостанцией.

Установка ВС на МС 5 носом на юг производится только буксировкой. Выруливание на тяге собственных двигателей.

Заруливание на МС 1 или 1А при условии, когда одна из них занята, разрешено на тяге собственных двигателей только носом на север.

Выруливание с МС 1 или МС 1А разрешено на тяге собственных двигателей только при установке ВС носом на юг.

Противообледенительная обработка ВС производится на МС.

Установка ВС на МС осуществляется под руководством ответственного лица ИАС.

После посадки воздушных судов индекса 3-6 на ВПП 20, разворот на 180° разрешается выполнять только у порога ВПП 02, используя уширение.

Руление ВС индекса 3-6 по ВПП выполнять на пониженной скорости строго по оси руления.

Руление по перрону вдоль занятых МС 2 и МС 3 разрешено ВС с размахом крыла не более 29 м.

Руление по перрону вдоль занятых МС 4-МС 6, МС 10 разрешено ВС с размахом крыла не более 24 м.

Заруливание /выруливание ВС с размахом крыла более 29 м на/с МС 7 по маршруту руления, проходящему между МС 8 и МС 10 разрешено только при свободной МС 10.

UNBG AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Airport regulations

ACFT movement about the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing along TWY centre lines. During ACFT towing a two-way radio communication must be maintained between the responsible person of the aerodrome engineering service and the flight crew.

ACFT taxiing out of stand (towing) shall be carried out by permission of TWR controller and by responsible marshaller signals. ACFT taxiing into stand shall be carried out by responsible marshaller signals.

The speed of taxiing shall be chosen by a pilot-in-command depending on condition of pavement of the apron, TWY, presence of obstacles, aircraft mass, wind and visibility conditions. In all cases the speed of taxiing shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual. A pilot-in-command is responsible for the safety of taxiing.

Towing of ACFT with started engines operating at not above idle power shall be permitted by coordination with the towing superintendent.

A responsible person of the aerodrome engineering service is responsible for observance of the rules of towing.

2. Taxiing to and from stands

Taxiing at night and in the day-time when visibility is less than 2000 m shall be carried out with aeronautical lights and aircraft lights switched on. If necessary (in adverse weather conditions, at night or on the request of the flight crew) ACFT shall be escorted by "Follow-me" vehicles equipped with light signalling devices and radio station.

ACFT parking onto stand 5 facing south shall be carried out by towing only. Taxiing-out shall be carried out under own engines power.

Taxiing into stand 1 or 1A, if one of them is occupied, is permitted under own engines power facing north only.

Taxiing out of stand 1 or stand 1A is permitted under own engines power only when the aircraft is parked facing south.

ACFT treatment with de-icing fluids shall be carried out on stands.

Parking of aircraft onto the stand shall be carried out under the guidance of the responsible person of the aerodrome engineering service.

After landing of index 3-6 ACFT on RWY 20 it is permitted to execute a 180-degree turn only at RWY 02 THR using the turn pad.

Taxiing of index 3-6 ACFT via the runway shall be executed at reduced speed, strictly along the taxi guide line.

Taxiing on the apron along the occupied stands 2 and 3 is permitted for ACFT with a wingspan of not more than 29 m.

Taxiing on the apron along the occupied stands 4-6 and 10 is permitted for ACFT with a wingspan of not more than 24 m.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 29 m into/out of stand 7 along taxi route passing between stand 8 and stand 10 is permitted only when stand 10 is vacant.

Запрещено заруливание /выруливание ВС с размахом крыла более 29 м на/с МС 2 по маршруту руления, проходящему между МС 2 и МС 3 при занятой МС 3.

Запрещено заруливание /выруливание ВС с размахом крыла более 25 м на/с МС 3 по маршруту руления, проходящему между МС 2 и МС 3 при занятой МС 2.

Запрещено заруливание /выруливание ВС с размахом крыла более 29 м на/с МС 3 по маршруту руления, проходящему между МС 3 и МС 4 при занятой МС 4.

Запрещено заруливание /выруливание ВС с размахом крыла более 29 м на/с МС 4 по маршруту руления, проходящему между МС 3 и МС 4 при занятой МС 3.

Запрещено заруливание /выруливание ВС с размахом крыла более 22 м на/с МС 4 по маршруту руления, проходящему между МС 4 и МС 5 при занятой МС 5.

Запрещено заруливание /выруливание ВС с размахом крыла более 23 м на/с МС 5 по маршруту руления, проходящему между МС 4 и МС 5 при занятой МС 4.

Запрещено заруливание /выруливание ВС с размахом крыла более 14 м на/с МС 5 по маршруту руления, проходящему между МС 5 и МС 6 при занятой МС 6.

Запрещено заруливание /выруливание ВС с размахом крыла более 28 м на/с МС 6 по маршруту руления, проходящему между МС 5 и МС 6 при занятой МС 5.

Запрещено заруливание /выруливание ВС с размахом крыла более 29 м на/с МС 6 по маршруту руления, проходящему между МС 6 и МС 10 при занятой МС 10.

Заруливание /выруливание ВС с размахом крыла более 36 м на/с МС 7, МС 8 по маршрутам руления, проходящим вдоль МС 8 и МС 9, разрешено только при свободной МС 9.

Заруливание/выруливание ВС с размахом крыла более 36 м на участке маршрута руления проходящем с западной стороны МС 8, 9 на/с МС 8 осуществляется только при свободной МС 9.

Заруливание/выруливание ВС с размахом крыла более 29 м на/с МС 7 на участке маршрута руления, проходящем между МС 8 и МС 10 осуществлять только при свободной МС 10.

3. Ограничение при рулении

Руление по воздуху для вертолетов MD-900, R-44 и R-66 вдоль центральной линии руления на минимальной скорости.

Буксировка ВС с работающими винтовыми двигателями запрещается.

УНБГ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Общие положения

Специальные процедуры снижения шума в аэропорту Горно-Алтайск не установлены. Экипажи ВС обязаны применять требования по уменьшению шума, предписанные РЛЭ, и/или описанные в Док. ICAO 8168.

В целях уменьшения шума экипажам следует:

- соблюдать установленные схемы прилета и вылета
- максимально уменьшать время работы двигателей на земле.

It is prohibited for ACFT with a wingspan of more than 29 m to taxi into/out of stand 2 along taxi route passing between stand 2 and stand 3 when stand 3 is occupied.

It is prohibited for ACFT with a wingspan of more than 25 m to taxi into/out of stand 3 along taxi route passing between stand 2 and stand 3 when stand 2 is occupied.

It is prohibited for ACFT with a wingspan of more than 29 m to taxi into/out of stand 3 along taxi route passing between stand 3 and stand 4 when stand 4 is occupied.

It is prohibited for ACFT with a wingspan of more than 29 m to taxi into/out of stand 4 along taxi route passing between stand 3 and stand 4 when stand 3 is occupied.

It is prohibited for ACFT with a wingspan of more than 22 m to taxi into/out of stand 4 along taxi route passing between stand 4 and stand 5 when stand 5 is occupied.

It is prohibited for ACFT with a wingspan of more than 23 m to taxi into/out of stand 5 along taxi route passing between stand 4 and stand 5 when stand 4 is occupied.

It is prohibited for ACFT with a wingspan of more than 14 m to taxi into/out of stand 5 along taxi route passing between stand 5 and stand 6 when stand 6 is occupied.

It is prohibited for ACFT with a wingspan of more than 28 m to taxi into/out of stand 6 along taxi route passing between stand 5 and stand 6 when stand 5 is occupied.

It is prohibited for ACFT with a wingspan of more than 29 m to taxi into/out of stand 6 along taxi route passing between stand 6 and stand 10 when stand 10 is occupied.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 36 m into/out of stand 7, stand 8 along taxi routes passing along stand 8 and stand 9 is permitted only when stand 9 is vacant.

Taxiing into/out of stand 8 of ACFT with a wingspan of more than 36 m on the segment of taxi route passing on the west side of stands 8, 9 shall be carried out only if stand 9 is vacant.

Taxiing into/out of stand 7 of ACFT with a wingspan of more than 29 m on the segment of taxi route passing between stand 8 and stand 10 shall be carried out only if stand 10 is vacant.

3. Taxiing – limitations

Air taxiing of MD-900, R-44 and R-66 helicopters shall be carried out along the central taxi guide line at minimum speed.

Towing of ACFT with running propeller engines is prohibited.

UNBG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General provisions

Special noise abatement procedures at Gorno-Altai airport are not established. Flight crews must apply the requirements on noise abatement prescribed by Aeroplane Flight Manual and/or described in ICAO Doc. 8168.

For noise abatement the flight crews should:

- follow the established arrival and departure procedures;
- shorten to the maximum extent the time of ACFT engines running on the ground.

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

УНБГ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

Общие положения

Полеты в пределах диспетчерской зоны осуществляются по ППП и ПВП под управлением диспетчера Вышки.

Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерской зоны Горно-Алтайск

Заход и посадка по приборам производится только на ВПП 20.

Взлет с ВПП 20 разрешается при условии выдерживания градиента набора не менее 5.9% до высоты 700 м.

Взлет с ВПП 02 разрешается при условии выдерживания градиента набора не менее 4.6% до высоты 900 м.

Взлет самолетов выполнять от начала ВПП 02/20, вертолетов с любой части ВПП.

Взлет и посадка при попутном ветре разрешаются когда попутная составляющая ветра соответствует нормам, установленным РЛЭ для данного типа ВС.

Для регулирования очередности захода на посадку ВС используются зона ожидания:

- над ОПРС GO, полет выполняется по левой схеме типа ипподром, МПУ линии приближения 199°, эшелоны FL080-FL110.

Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерской зоны Горно-Алтайск

Радиолокационное наведение и порядок следования

Радиолокационное наведение осуществляется при устойчивом радиолокационном сопровождении после того, как диспетчер Вышки опознал ВС по радиолокатору и проинформировал об этом экипаж.

При полётах по ППП и отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования, ВС выводится на ОПРС GO на эшелоне не ниже FL080 с последующим снижением для захода на посадку по установленной схеме, левым прямоугольным маршрутом.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью обзорной РЛС не применяется.

Отказ связи

При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан включить сигнал «Бедствие» и, используя все имеющиеся средства, принять меры к восстановлению связи с органом ОВД непосредственно или через другие воздушные суда. В таких случаях, при необходимости, может использоваться аварийная частота 121.500 МГц.

При потере радиосвязи экипаж воздушного судна во всех случаях обязан:

- продолжать передачу установленных докладов о своем местонахождении, действиях, условиях полета, используя для приема команд все имеющиеся на воздушном судне радиосредства;

- прослушивать по каналам связи и на частоте ОПРС GO указания и информацию диспетчера;

Execution of noise abatement procedures shall not be carried out at the expense of flight safety.

UNBG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

General

Flights within CTR shall be carried out according to IFR and VFR under the control of TWR controller.

Procedures for IFR flights within Gorno-Altaiisk CTR

IFR approach and landing shall be carried out on RWY 20 only.

Take-off from RWY 20 is permitted providing climb gradient of not less than 5.9% is maintained up to height 700 m.

Take-off from RWY 02 is permitted providing climb gradient of not less than 4.6% is maintained up to height 900 m.

Take-off of aeroplanes must be executed from RWY 02/20 beginning, of helicopters from any part of RWY.

Downwind take-off and landing are permitted when tailwind component conforms to the norms established by Aeroplane Flight Manual for the given ACFT type.

The following holding area shall be used for ACFT landing sequence regulation:

- over NDB GO, left racetrack holding pattern, inbound track 199° MAG, FL080-FL110.

ATC surveillance procedures within Gorno-Altaiisk CTR

Radar vectoring and sequencing

Radar vectoring shall be carried out under steady radar tracking after TWR controller has identified ACFT radar blip and informed the flight crew about it.

During IFR flights and absence of continuous radar control or unstable operation of aircraft navigation equipment, ACFT shall be vectored to GO NDB at the flight level not below FL080 with further descent for approach according to the established procedure, by left rectangular route.

Surveillance radar approaches

SRA approach procedures are not applied.

Communication failure

In the event of radio communication failure the pilot-in-command shall switch on the distress signal and, using all available facilities, take measures to reestablish communication with the ATS unit directly or by means of other aircraft. In such cases, if necessary, the emergency frequency 121.500 MHz may be used.

In case of radio communication failure the flight crew must in all cases:

- continue transmission of the established position reports, its actions, flight conditions using all available on-board radio communication facilities for receiving of the instructions;

- watch controller's instructions and information by communication channels and on frequency of GO NDB;

- при приеме информации от диспетчера выполнять его указания. Подтверждать прием информации выполнением маневров, указанных диспетчером и нажатием кнопки ответчика «ЗНАК» («IDENT»).

При потере радиосвязи при входе в диспетчерскую зону в условиях полёта по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полёт, экипаж ВС продолжает выдерживать последний заданный диспетчером эшелон на ОПРС GO, входит в зону ожидания и продолжает полет в ней со снижением до эшелона не ниже FL080.

В расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени экипаж выполняет заход на посадку по установленной схеме. Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При невозможности посадки на аэродроме Горно-Алтайск (по метеоусловиям или др. причинам) экипаж ВС следует на запасной аэродром с набором по схеме выхода на ПОД КУДЕВ FL110, далее в зависимости от направления движения по маршруту полета на запасной аэродром на эшелоне FL140, FL150 или FL240, FL250.

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

Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются при выполнении взлётов ВС при видимости на ВПП менее 550м.

Сообщение о введении процедур в условиях ограниченной видимости доводится до экипажей ВС диспетчером Вышки фразой «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».

Процедурами предусматривается выполнение следующих правил:

- при вылете с ВПП 20/02, маршрут руления воздушного судна к линии предварительного старта выполняется по РД 1, 2 с местом ожидания перед РД 1, 2. Машина сопровождения используется для лидирования ВС по маршрутам руления до занятия ВС ВПП 20/02 или производится буксировка ВС к месту запуска;

- маршрут руления ВС по РД 1, 2 и место встречи машины сопровождения с ВС указывает диспетчер Вышки;

- экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера Вышки по ожиданию на ВПП 20/02 перед РД 1, 2.

- ответственность за несанкционированное занятие воздушным судном ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС;

- при улучшении метеоусловий (при видимости 550 м и более) диспетчер Вышки информирует экипаж ВС фразой «Отмена процедуры в условиях ограниченной видимости».

В период действия Процедуры запрещается:

- взлёты ВС без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП;

- взлеты ВС не от начала ВПП 20/02.

УНБГ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в диспетчерской зоне обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц.

- follow the controller's instructions after receiving information from the controller. Acknowledge information by carrying out manoeuvres assigned by the controller and pressing transponder button "IDENT".

In case of radio communication failure during IFR entry into CTR, if unable to change to a visual flight, the flight crew shall continue maintaining the last flight level assigned by the controller to GO NDB, enter the holding area and continue the flight in it descending to not below FL080.

At ETA or as close to this time as possible the flight crew shall execute approach according to the established procedure. Landing shall be carried out not later than in 30 minutes after ETA.

If unable to land at Gorno-Altaiisk aerodrome (due to meteorological conditions or other reasons) the flight crew shall proceed to the alternate aerodrome climbing according to SID to cross CRP KUDEB at FL110, then depending on en-route flight direction to the alternate aerodrome, at FL140, FL150 or FL240, FL250.

Execution of noise abatement procedures shall not be carried out at the expense of flight safety.

Low visibility procedures

Low visibility procedures (LVP) are implemented during ACFT take-off when RVR is less than 550 m.

The flight crews are informed about LVP implementation by TWR controller by the phrase: "Low visibility procedures in progress. Check your minimum."

LVP envisage observing the following rules:

- when ACFT departs from RWY 20/02, taxi route to runway-holding position shall be carried out via TWY 1, 2 holding in front of TWY 1, 2. The "Follow-me" vehicle is used for ACFT escorting via taxi routes till ACFT occupies RWY 20/02 or towing to start-up point is carried out;

- TWR controller assigns taxi route via TWY 1,2 and meeting point of the "Follow-me" vehicle and ACFT;

- the flight crew must read back all instructions of TWR controller about holding on RWY 20/02 in front of TWY 1, 2;

- the responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area is rested on the flight crew;

- when meteorological conditions improve (when RVR is 550 m or above) TWR controller informs the flight crew by the phrase: "Low visibility procedures cancelled".

The following is prohibited when LVP are in progress:

- take-off without stop at line-up position after entering the RWY;

- take-off not from the beginning of RWY 20/02.

UNBG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Ornithological situation in CTR is conditioned by seasonal and daily migration of birds.

Наличие свалки в н.п. Майма 8 км и в н.п. Ая 3 км от аэропорта Горно-Алтайск способствует скоплению ворон, сорок, грачей и других врановых.

Наличие сельскохозяйственных земель также привлекает различных птиц.

Наибольшую опасность представляют утренние (с 0500 до 0900 часов), вечерние (с 1700 до 2000 часов) и сезонные перелеты птиц.

Большинство птиц совершают перелеты на высотах 10-500 м.

Для орнитологического обеспечения безопасности полетов диспетчер Вышки осуществляет визуальный контроль в секторах взлета и посадки ВС и при необходимости дает рекомендации экипажам ВС по обходу скоплений птиц.

В указанные периоды времени экипажам рекомендуется усиливать осмотрительность, включать посадочные фары на предпосадочной прямой для отпугивания птиц, а также оповещать диспетчера Вышки о замеченных в диспетчерской зоне летящих стаях птиц.

The presence of garbage dumps in Maima settlement (at 8 km from Gorno-Altaiisk airport) and in Aya settlement (at 3 km from Gorno-Altaiisk airport), assists concentration of crows, magpies, rooks and other raven birds.

The presence of agricultural lands also attracts different birds.

Morning (from 0500 a.m. to 0900 a.m.), evening (from 0500 p.m. to 0800 p.m) and seasonal bird migration present the greatest hazard.

The majority of birds migrate at heights 10-500 m.

TWR controller shall execute visual control for provision of flight safety in regard to ornithological situation in sectors of ACFT take-off and landing and, if necessary, give recommendations to the flight crews on avoidance of bird concentrations.

It is recommended to the flight crews to increase caution, to switch on landing lights on final for scaring birds and also inform TWR controller about observed flying flocks of birds in CTR in the indicated time periods.