УВКЕ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UWKE AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УВКЕ НИЖНЕКАМСК/Бегишево
UWKE NIZHNEKAMSK/Begishevo

УВКЕ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UWKE AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	553353с 0520533в. В центре ВПП 553353N 0520533E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	21 км ЮВ г. Нижнекамск 21 KM SE of Nizhnekamsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	643 фт/ 196 м/ 25.7°C 643 FT/ 196 M/ 25.7°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	0 м 0 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	14°В (2020)/ 5.6′В 14°E (2020)/ 5.6′E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО», Россия, 423878, Республика Татарстан, Тукаевский р-н, с. Биклянь, Аэропорт Бегишево, здание 14. Joint stock company “Begishevo Airport”, Begishevo Airport, building 14, Selo Biklyan, Tukaevskiy Rayon, Republic of Tatarstan, 423878, Russia. Тел./Tel.: (8552) 79-67-90, 71-51-02 Факс/Fax: (8552) 71-68-08 E-mail: office@nbc.aero AFTN: УВКЕЫДЫЬ / UWKEYDYX
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

УВКЕ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UWKE AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0450-1320; СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0450-1320; 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 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	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

УВКЕ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UWKE 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 TS-1, RT
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	ТЗ-22 – 1 шт., ТЗА-22 – 1 шт., ТЗА-32 – 1 шт. TZ-22 – 1 unit, TZA-22 – 1 unit, TZA-32 – 1 unit.
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

УВКЕ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UWKE AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта, гостиницы в г. Набережные Челны, в г. Нижнекамск Hotel at the airport, hotels in Naberezhnyye Chelny, Nizhnekamsk
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Такси Taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Нижнекамск, г. Набережные Челны Medicial post in airport Terminal, ambulance service, hospitals in Nizhnekamsk and Naberezhnyye Chelny
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКЕ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UWKE 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	1. Для эвакуации воздушных судов, потерявших способность двигаться, привлекается аварийно-спасательная команда АО «АЭРОПОРТ БЕГИШЕВО». 2. Аварийно-спасательные средства, имеющиеся на аэродроме: - аварийный пневмотканевый подъемник АПТП грузоподъемностью 10 т в количестве 6 шт.; - аварийный пневмотканевый подъемник ACLB-25-3C грузоподъемностью 25 т в количестве 2 шт.; - аварийный пневмотканевый подъемник ACLB-12-3C SUBSALVE USA в количестве 4 шт.; - устройство для подъема самолета за носовую часть фюзеляжа УПС-30; - устройство для буксировки самолета УБ-60; - буксировочные водила; - лыжи металлические; - настил гибкий аварийный НГА в количестве 6 шт; - аварийная техническая аптечка; 3. Спецавтотранспорт, выделяемый при проведении аварийно-спасательных работ: - бортовая машина АПК (автомобиль с подъемным кузовом); - аэродромный тягач «F-110»;

		- АПА-5Д; - УМП-350; - ПМ-130 (Поливомоечная машина); - бульдозер ДЗ-170-01 (Трактор); - погрузчик К-700 (Трактор «Кировец»); - ТЗ-22 (Топливозаправщик); - УАЗ-3909 (Автомобиль). 1. Emergency and rescue team of JSC “Begishevo Airport” is engaged in removal of disabled ACFT. 2. The following emergency and rescue equipment is AVBL at the aerodrome: - aircraft lifting bag APTP, 6 bags with lifting capacity of 10 T each; - aircraft lifting bag ACLB-25-3C, 2 bags with lifting capacity of 25 T each; - aircraft lifting bag SUBSALVE USA ACLB-12-3C, 4 bags; - device for lifting the ACFT by the fuselage nose section UPS-30; - tow bar UB-60; - tow bars; - metal skis; - emergency flexible floor mat, 6 sheets; - emergency maintenance kit; 3. Special vehicles provided during emergency and rescue operations: - APK high-sided dump truck; - F110 towing tractor; - APA-5D aerodrome mobile power unit; - UMP-350 universal engine heater; - PM-130 water-jetting vehicle; - DZ-170-01 bulldozer; - K-700 loader tractor; - TZ-22 refueller; - UAZ-3909 vehicle.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКЕ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UWKE AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1. Очистка ВПП, огни на ЛП, рабочие РД, рабочие МС и перрон, очистка критических зон РМС. 2. Очистка спланированной части лётной полосы на ширину 10 м от боковых границ ИВПП на всей длине ЛП, очистка остальных РД, МС и перрона. 3. Подготовка зон КРМ, ГРМ, очистка ЛП на ширину 25 м от боковых границ ИВПП на всей длине ЛП, обочин РД (А, В, С) и перрона на ширину 10 м, огни и аэродромные указательные знаки на ЛП, очистка подъездных путей к объектам радиосвязи, ГСМ, внутриаэропортовых дорог. 1. RWY, runway strip LGT, active TWY, active stands and apron, ILS critical areas. 2. Graded portion of the RWY strip to a width of 10 M from runway edges and over full length of the RWY strip, remaining TWY, stands and apron segments. 3. LOC and GP areas, RWY strip to a width of 25 M from RWY edges over full length, shoulders of TWY A, B, C and apron to a width of 10 M, LGT and information signs on RWY strip, access roads to radio aids, fuel and lubricants storage facilities, inner airport roads.
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	МС / Stands: 1−6 − асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 29/R/B/X/T 7 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 49/R/C/X/T 8−14 − асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 60/R/C/X/T 15, 19-25 − асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 27/R/B/X/T 16−18 − асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 58/R/C/X/T 26−27 − цементобетон/Cement-Concrete, PCN 20/R/B/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: A – 21 M, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 27/R/B/X/T B – 23 M, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 44/R/C/X/T C – 21 M, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 44/R/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter check points location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКЕ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UWKE 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, 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, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, side stripe, 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

УВКЕ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UWKE AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6, “Электронные данные о местности и препятствиях”, АИП России
See GEN 3.1.6, “Electronic Terrain and Obstacle Data” of AIP Russia

УВКЕ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UWKE AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-II Бегишево Begishevo aeronautical meteorological station (civil)-II
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ-II Бегишево 24 часа Begishevo aeronautical meteorological station (civil))-II 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 1 час, TAF 3 часа TREND 1 HR, TAF 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация, предоставление информации через представителей авиакомпании, инструктаж дежурной смены диспетчеров УВД. Personal consultation, provision of information through airline representatives, briefing conducted by controllers of ATC unit duty shift.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты, TAF, METAR, SPECI по аэродромам, SIGMET, AIRMET, GAMET. Рус Charts, TAF, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, GAMET. RUS
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 Прогнозы на взлёт, зональные прогнозы в формате GAMET. Departure aerodrome warnings, GAMET area forecasts.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ДМРЛ WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ПДСР, ДПК TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УВКЕ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UWKE AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE BRG MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
03	046.98° 033°	2499x42	PCN 44/R/C/X/T Asphalt-Concrete	553325.15N 0520440.85E 553420.27N 0520625.15E 0.2 M	THR 627 FT / 191.1 M TDZ 633 FT / 193.1 M
21	227.01° 213°	2499x42	PCN 44/R/C/X/T Asphalt-Concrete	553420.27N 0520625.15E 553325.15N 0520440.85E 0.2 M	THR 623 FT / 189.9 M TDZ 640 FT / 195.2 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	400x150	2799x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2799x300	нет/NIL	

УВКЕ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UWKE 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
03	2499	2899	2499	2499	нет/NIL
From B	726	1126	726	–	
From C	836	1236	836	–	
21	2499	2899	2499	2499	нет/NIL
From B	1796	2196	1796	–	
From C	1684	2084	1684	–	

УВКЕ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UWKE AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, IEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) 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
03	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00′	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
21	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00′	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

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

УВКЕ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UWKE AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	На ВПП --- On RWY ---
2.	Превышение TLOF/FATO м TLOF and/or/FATO elevation M	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность, 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 distances available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКЕ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UWKE AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Нижнекамск/Бегишево диспетчерская зона / Nizhnekamsk/Begishevo CTR: Окружность радиусом 40 км с центром (553353N 0520533E) A circle radius of 40 KM centered at (553353N 0520533E)
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Нижнекамск/Бегишево диспетчерская зона / Nizhnekamsk/Begishevo CTR: От земли до FL070 / GND – FL070
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Бегишево-Круг, Старт, Вышка рус, анг Begishevo-Radar, Start, Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	4000 фт/ (1000) м 4000 FT/ (1000) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УВКЕ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UWKE 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	H24 H24	Emergency FREQ Reserve FREQ
ПДСР TWR	Бегишево-Старт Begishevo-Start	121.200	к/с H24	Старт, руление рус / анг Start, taxiing RUS / ENG
ДПК TWR	Бегишево-Круг Begishevo-Radar	127.900	к/с H24	Круг, ПИО от земли до FL070 Radar, FIS GND – FL070
	Бегишево-Вышка Begishevo-Tower	127.900	к/с H24	Старт, руление Круг, ПИО Start, taxiing Radar, FIS от земли до FL070 GND – FL070
	Бегишево-Перрон Begishevo-Apron	118.000	п/з O/R	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing
	Бегишево-Транзит Begishevo-Transit	131.900	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
АТИС ATIS	Бегишево-АТИС Begishevo-ATIS	134.200	к/с H24	рус / анг RUS / ENG

УВКЕ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UWKE AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VORDME (14°B/-- 14°E/--)	БГС BGS	111.6 CH 53X	к/с H24	553345.9 N 0520503.5 E	700 FT 210 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 21 ILS кат. I (14°B/–) LOC 21 ILS CAT I (14°E/–)	ИНК INK	109.9	к/с H24	553316.2N 0520423.9E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 21 GP 21		333.8	к/с H24	553417.5N 0520607.9E			3.0°, RDH 14.6 M / 48 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 21 DME 21	ИНК INK	CH 36X	к/с H24	553417.5N 0520608.0E	640 FT 195 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 21 LOM 21	НК NK	370	к/с H24	553552.9N 0520922.3E			033°MAG/4.2 KM RWY 21 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 21 LMM 21	К K	749	к/с H24	553442.2N 0520707.1E			033°MAG/1.0 KM RWY 21 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 03 LOM 03	НА NA	370	к/с H24	553159.6N 0520159.5E			213°MAG/3.9 KM RWY 03 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 03 LMM 03	А A	749	к/с H24	553303.2N 0520359.2E			213°MAG/1.0 KM RWY 03 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 03 GLS кат. I GBAS 03 GLS CAT I	G03A	CH20617	к/с H24	553358.3N 0520523.3E		47	3.0°, TCH 16.2 M / 53 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 21 GLS кат. I GBAS 21 GLS CAT I	G21A	CH21028	к/с H24			47	3.0°, TCH 15.9 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УВКЕ UWKE	113.150 CH22261	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УВКЕ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

1. Аэропортовые правила

Движение ВС по аэродрому выполняется на тяге собственных двигателей и методом буксировки спецмашинами. Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер ПДСР на частоте 121.200 МГц или диспетчер ДПК (позывной «Бегишево-Вышка» на частоте 127.900 МГц). Без разрешения диспетчера ПДСР руление и буксировка ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

Противообледенительная обработка ВС осуществляется только на МС 11. Перемещение ВС на МС 11 для проведения противообледенительной обработки осуществляется методом буксировки. Противообледенительная обработка осуществляется с выключенными двигателями.

В случае отказа вспомогательной силовой установки (APU) ВС, неисправности буксира и в иных сбойных ситуациях, связанных с неблагоприятными метеоусловиями, с целью обеспечения необходимого времени защитного действия противообледенительной жидкости, экипаж ВС по согласованию с инженерно-техническим составом, принимает решение о необходимости проведения противообледенительной обработки ВС с работающими двигателями. В этом случае запуск двигателей от УВЗ происходит на месте стоянки ВС. Затем ВС самостоятельно заруливает на МС 11 для проведения противообледенительной обработки ВС. Двигатели должны работать в режиме «малый газ» в течение всего времени обработки. Система кондиционирования и подачи воздуха от вспомогательной силовой установки должна быть выключена. ВС на протяжении всего времени противообледенительной обработки должно находиться на стояночном тормозе.

ВНИМАНИЕ: Работы, связанные с противообледенительной обработкой ВС с работающими турбовинтовыми двигателями, ЗАПРЕЩЕНЫ.

Типы используемых противообледенительных жидкостей: тип 1: «SAFEWING» EG I 1996 (88), «Octaflo Lyod»; тип 4: «SAFEWING» MP IV LAUNCH, «Max Fliht AVIA».

Спецавтотранспорт, используемый для противообледенительной обработки ВС: TEMPEST-2, LMD-2000.

2. Руление на места стоянки и с них

Руление и буксировка выполняются по осевым линиям РД и осевым линиям руления ВС на перроне. По согласованию с оператором аэродрома, разрешается руление и буксировка ВС на МС 1-27 и с них не по осевым линиям руления на перроне за машиной сопровождения.

3. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

По указанию диспетчера УВД на МС 1-27.

4. Зона стоянки для вертолетов

Для размещения вертолётов всех типов используются МС 1-27.

МС 1-11 используется для вертолётов всех типов с индексом 1, 2 и 3.

МС 12-27 для вертолётов всех типов только с индексом 1 и 2.

На аэродроме швартовочные площадки вертолётов отсутствуют.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь спецмашины сопровождения может быть запрошена через диспетчера «Старта».

UWKE AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Airport regulations

Movement of aircraft on the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing using special tow tractors. ACFT movement on the aerodrome is coordinated by “Begishevo-Start” controller on frequency 121.200 MHz or “Begishevo-Tower” controller on frequency 127.900 MHz. Taxiing and towing of ACFT without “Begishevo-Start” controller’s clearance are PROHIBITED.

ACFT de-icing treatment is performed on stand 11 only. ACFT movement to stand 11 for de/anti-icing treatment shall be executed by towing. De/anti-icing treatment of ACFT shall be executed with shut down engines.

Flight crew may take the decision on necessity of de/anti-icing treatment of ACFT with running engines by arrangement with the engineering and technical staff, in order to provide the required holdover time of de/anti-icing fluid, in case of APU failure, tow truck failure or in case of other unexpected situations, related to adverse weather conditions. In this case, engines start-up using ground air start unit shall be executed on ACFT stand. After that ACFT shall taxi under own engines power into stand 11 for de/anti-icing treatment. ACFT engines must operate at idle power during the entire period of de/anti-icing treatment. Air-conditioning and APU air supply system must be switched off. ACFT parking brake shall be applied during the entire period of de/anti-icing treatment.

***WARNING*:** De/anti-icing treatment of ACFT with running turboprop engines is PROHIBITED.

Types of de/anti-icing fluids applied: Type I: “SAFEWING” EG I 1996 (88), “Octaflo Lyod”, Type IV: “SAFEWING” MP IV LAUNCH, “Max Flight AVIA”.

Special vehicles, executing de/anti-icing operations: TEMPEST-2, LMD-2000.

2. Taxiing to and from stands

Taxiing and towing shall be carried out along TWY centre lines and apron taxi guide lines. Taxiing and towing of ACFT into/out of stands 1-27 not along apron taxi guide lines is permitted by arrangement with AD operator after the “Follow-me” vehicle.

3. Parking area for light and ultralight ACFT

Stands 1-27 are AVBL for parking by ATC controller’s instruction.

4. Parking area for helicopters

Stands 1-27 are AVBL for parking of HEL of all types.

Stands 1-11 are AVBL for parking of index 1, 2 and 3 HEL of all types.

Stands 12-27 are AVBL only for parking of index 1 and 2 HEL of all types.

Mooring stands for HEL are not AVBL at the aerodrome.

5. Apron - taxiing during winter conditions

Taxi guide line may not be visible due to snow. Assistance of ”Follow-me” vehicle may be requested via “Begishevo-Start” controller.

6. Ограничение при рулении

Высота надземных огней ВПП составляет 45 см. Руление по ВПП ВС RRJ-95B, B737-200/300/400/500/600/700/800/900, Embraer EMB-120ER, Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-190/195, Cessna 208B, Diamond DA-42, Pilatus PC-12M осуществлять на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа ВС, строго по оси руления.

Выполнение манёвров на ВПП выполнять с минимальными радиусами разворота с таким расчётом, чтобы обеспечивался запас 10-15 см от надземных огней ВПП по вертикали до винтов и гондол двигателей ВС.

В случае, если не обеспечивается запас 10-15 см от надземных огней ВПП по вертикали до винтов и гондол двигателей ВС, разворот ВС на ВПП выполнять в местах уширения у торца ВПП 03, у торца ВПП 21 в месте примыкания РД А.

Заруливание/выруливание с/на ВПП через РД А, движение ВС вдоль МС 12 – МС 27 разрешается только для ВС индекса 3 и менее.

Руление и буксировка всех типов ВС через свободные МС 1-11, МС 20-25 разрешается только в случае невозможности движения по основной схеме, по согласованию с оператором аэродрома и указанию диспетчера УВД.

Предупреждения:

1. Заруливание/выруливание ВС с/на ВПП на/с МС осуществлять строго по маршруту, назначенному диспетчером УВД.

2. Руление ВС типа Ил-76, B767-300/300ER, Ту-154 по РД B, C осуществлять на пониженной скорости строго по оси руления при повышенном внимании экипажа. ВС типа Ил-76 на тяге внутренних двигателей.

3. Общая ширина РД B и двух укрепленных обочин составляет 28 м. Радиус закругления искусственного покрытия РД B в местах примыкания к ВПП составляет 25 м.

Сход с ВПП на РД B и выруливание с РД B на ВПП ВС индекса 3, 4, 5, 6 осуществляется на пониженной скорости строго по оси руления при повышенном внимании экипажа.

4. Руление ВС Ил-76, B767-300/300ER на перроне на маршрутах руления ВС, проходящих вдоль МС 1-11 с северо-западной и юго-восточной стороны, вдоль МС 12 с юго-западной стороны, осуществлять строго по оси руления.

5. Боковые огни РД C расположены на расстоянии 5 м от края РД. Сход ВС с ВПП на РД C и выруливание с РД C на ВПП осуществлять на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа ВС, строго по маркировке осевой линии РД на участке сопряжения с ВПП.

6. Аэродромный знак схода с ВПП на РД B установлен на удалении 44 м от точки сопряжения линии поворота с осевой линией ВПП. Сход с ВПП на РД B после посадки с МКпос. 033° осуществлять строго по маркировке осевой линии РД при повышенном внимании экипажа.

7. Руление (перемещение) вертолётов с/на ВПП на/с МС производится по установленным маршрутам руления. В случае невозможности руления (перемещения) вертолётов с полозковым шасси с/на ВПП на/с МС по установленным маршрутам руления по метеорологическим условиям, а также в иных случаях по запросу экипажа ВС, разрешается выполнение взлёта/посадки вертолётов с полозковым шасси с/на МС по согласованию с диспетчером УВД при соблюдении требований РЛЭ ВС и Федеральных авиационных правил.

8. Пересечение критических зон РМС (ILS) воздушными судами, специальным автотранспортом и средствами механизации производится с разрешения диспетчера УВД

6. Taxiing - limitations

Height of RWY elevated lights is 45 cm. Taxiing of RRJ-95B, B737-200/300/400/500/600/700/800/900, Embraer EMB-120ER, Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195, Cessna 208B, Diamond DA-42, Pilatus PC-12M ACFT shall be carried out at reduced speed with flight crew exercising extreme caution, strictly along the taxi guide line.

Turns on the RWY shall be carried out at minimum radius of turn to preserve clearance of 10-15 cm between RWY elevated lights and ACFT propellers and engine pods.

If clearance of 10-15 cm between RWY elevated lights and ACFT propellers and engine pods is not provided, turn of ACFT on the RWY shall be carried out on the runway turn pads at RWY 03 extremity, at RWY 21 extremity at junction with TWY A.

Taxiing onto/from the RWY via TWY A, movement along stands 12-27 is permitted only for ACFT of index 3 and lower.

If unable to taxi according to the established procedure, taxiing and towing of ACFT of all types through vacant stands 1-11, 20-25 are permitted by arrangement with AD operator and ATC controller's instruction.

Warnings:

1. Taxiing of ACFT from the RWY to stands and from stands onto the RWY shall be carried out strictly along the taxi route assigned by ATC controller.

2. Taxiing of Il-76, B767-300/300ER, Tu-154 ACFT via TWY B, C shall be carried out at reduced speed, strictly along the centre line with flight crew exercising extreme caution. Il-76 ACFT shall taxi under inboard engines power.

3. The overall width of TWY B including two strengthened shoulders is 28 m. The minimum curve radius of TWY B at junctions with the RWY is 25 m.

Taxiing of index 3, 4, 5, 6 ACFT from the RWY onto TWY B and from TWY B onto the RWY shall be carried out at reduced speed strictly along the centre line with flight crew exercising extreme caution.

4. Taxiing of Il-76, B767-300/300ER ACFT on the apron via taxi routes located to the north-west and south-east along stands 1-11 and to the south-west of stand 12 shall be carried out strictly along the taxi guide line.

5. Edge lights of TWY C are located at 5 m from taxiway edge. Taxiing of ACFT from the RWY onto TWY C and from TWY C onto the RWY shall be carried out at reduced speed with flight crew exercising extreme caution, strictly along TWY centre line marking at junction of TWY and RWY.

6. Runway exit sign for TWY B is located at a distance of 44 m from the point where taxiing lights indicating turn intersect with the RWY centre line. After landing on heading 033° MAG ACFT shall vacate the RWY onto TWY B strictly along TWY centre line marking with flight crew exercising extreme caution.

7. Taxiing (towing) of HEL from the RWY onto stands and from stands onto the RWY shall be carried out strictly along the established taxi routes. If HEL equipped with skid landing gear can't taxi (be towed) from the RWY onto stands and from stands onto the RWY along the established taxi routes due to weather conditions, as well as in other cases upon request of the flight crew, it is permitted for HEL equipped with skid landing gear to execute take-off from/landing onto stands after coordination with the ATC controller, strictly observing the requirements of the Helicopter Flight Manual.

8. Crossing of ILS critical areas by ACFT, special vehicles and mechanical means shall be carried out upon obtaining ATC controller's clearance.

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

Выполнение учебных и тренировочных полётов осуществляется по согласованию с оператором аэродрома Нижнекамск/Бегишево, Казанским и Набережно-Челнинским центрами ОВД филиала «Татаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

С аэродрома и в районе аэродрома «Нижнекамск (Бегишево)» выполняются учебные и тренировочные полёты воздушными судами ФГБОУ ВО СПбГУ ГА. На аэродроме разрешается производить взлёт и посадку ВС на ВПП при коэффициенте сцепления, равном 0.3 и более.

Для ВС категории А разрешается производить взлёт с МКвзл.=033° и МКвзл.=213° не от начала ВПП решением КВС.

Для ВС категории А допускается посадка с МКпос.=033° и МКпос.=213° на вторую половину ВПП 03/21 решением КВС.

Для учебных и тренировочных полётов, выполняемых по ПВП, для ВС категории А установлен прямоугольный маршрут юго-восточнее оси ВПП. Высота полёта по прямоугольному маршруту по ПВП не ниже 1000 футов по QNH, ширина прямоугольного маршрута 3 км. Допускается выполнение полётов по ПВП при ширине прямоугольного маршрута 2.5 км. Высота полёта по схемам захода на посадку при выполнении учебно-тренировочных полётов по ППП 2600 футов по QNH, ширина прямоугольного маршрута 6 км.

Взлёт и посадка ВС при попутном ветре с учётом коэффициента сцепления разрешается в случаях, когда попутная составляющая скорости ветра соответствует нормам, установленным РЛЭ каждого типа ВС.

Одновременно на прямоугольном маршруте днём и ночью может находиться не более 5 (пяти) учебных воздушных судов. Разрешается выполнение учебных полётов по схеме захода на посадку по ПВП и ППП одновременно. При выполнении учебно-тренировочных полётов на ВС категории А по ППП и отсутствии непрерывного радиолокационного контроля на каждом эшелоне в зоне ожидания, а также на высоте схемы захода на посадку находится не более одного ВС.

Разрешается выполнение учебно-тренировочных полётов с «конвейера», т.е. выполнение посадок-взлётов без остановки на ВПП, если располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условия взлета.

Постоянные учебные маршруты

Для выполнения учебно-тренировочных полётов на учебных ВС по ПВП установлены следующие маршруты:

- маршрут № 1: Нижнекамск/Бегишево - Тлянче-Тамак - Муслюмово - Бухарай - Поручиково - Нижнекамск/Бегишево. Протяжённость маршрута 195 км;
- маршрут № 2: Нижнекамск/Бегишево - Тлянче-Тамак - Старая Матвеевка - Бикбулово - Ермолаево - Данилово - Большие Сибы - Менделеевск - Елабуга - Нижнекамск/Бегишево. Протяжённость маршрута 323 км;
- маршрут № 3: Нижнекамск/Бегишево - Тлянче-Тамак - Старая Матвеевка - Бикбулово - Каменный Ключ - Муважи - Тагаева - Танайка - Нижнекамск/Бегишево. Протяжённость маршрута 254 км.
- маршрут № 4: Нижнекамск/Бегишево - Тлянче-Тамак - Карашай-Саклава - Икское Устье - Тагаева - Танайка - Нижнекамск/Бегишево. Протяжённость маршрута 178 км.

Высоты полётов ВС по маршрутам № 1, 2, 3, 4: от $H_{без.}$ до 3900 футов по QNH района.

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

Training and practice flights are conducted after coordination with Nizhnekamsk /Begishevo AD operator, Kazan ACC and Naberezhnyye Chelny ACC of Tatarstan Air Navigation Branch of Federal State Unitary Enterprise “State Air Traffic Management Corporation of the Russian Federation”.

Training and practice flights from Nizhnekamsk/Begishevo AD and in the vicinity of Nizhnekamsk/Begishevo AD are performed by ACFT of the Federal State Budgetary Educational Institution of higher education Saint Petersburg State University of Civil Aviation. Take-off from and landing on the RWY are permitted, provided friction coefficient is 0.3 or above.

CAT A ACFT may execute take-off on take-off heading 033° MAG and 213° MAG not from the RWY beginning by the decision of the pilot-in-command.

CAT A ACFT may execute landing on landing heading 033° MAG and 213° MAG on second half of RWY 03/21 by the decision of the pilot-in-command.

A rectangular traffic pattern is established southeast of the RWY centre line for training and practice flights under VFR of CAT A ACFT. The altitude of the traffic pattern is not below 1000 ft (based on QNH), width - 3 km. VFR flights are permitted, provided width of the traffic pattern is 2.5 km. The altitude of the approach pattern for training and practice flights under IFR is 2600 ft (based on QNH), width – 6 km.

Downwind take-off and landing of the ACFT, taking into account friction coefficient, are permitted when tailwind component corresponds to the norms established by the Aeroplane Flight Manual for each ACFT type.

It is permitted for not more than 5 ACFT to simultaneously fly the rectangular traffic pattern, when executing training and practice flights. Simultaneous execution of training approaches under VFR and IFR is permitted. When CAT A ACFT execute training and practice flights under IFR and continuous radar control is not AVBL, only one ACFT can be flying at each FL in the holding area and executing approach along the established procedure.

It is permitted to execute non-stop training and practice flights, i.e. landings and take-offs without stop on the RWY, provided RWY declared distances from the start of take-off run conform to those required for actual ACFT take-off mass and take-off conditions.

Fixed training routes

The following routes are established for training and practice flights under VFR of training ACFT:

- route NR 1: Nizhnekamsk/Begishevo - Tlyanche-Tamak - Muslyumovo - Bukharay - Poruchikovo - Nizhnekamsk/Begishevo. Route length - 195 km;
- route NR 2: Nizhnekamsk/Begishevo - Tlyanche-Tamak - Staraya Matveyevka - Bikbulovo - Ermolayevo - Danilovo - Bolshiye Siby - Mendeleyevsk - Yelabuga - Nizhnekamsk/Begishevo. Route length - 323 km;
- route NR 3: Nizhnekamsk/Begishevo - Tlyanche-Tamak - Staraya Matveyevka - Bikbulovo - Kamennyy Klyuch - Muvazhi - Tagayeva - Tanayka - Nizhnekamsk/Begishevo. Route length - 254 km;
- route NR 4: Nizhnekamsk/Begishevo - Tlyanche-Tamak - Karashay-Saklava - Ikskoye Ustye - Tagayeva - Tanayka - Nizhnekamsk/Begishevo. Route length - 178 km.

Flight altitude on routes 1, 2, 3, 4: from minimum off route altitude up to 3900 ft based on area QNH.

Примечание:

Встречное движение на учебно-тренировочных маршрутах ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Для отработки упражнений при выполнении учебных полётов используются зоны ожидания, располагающиеся над ДПРМ обоих курсов посадки. Для ВПП 03/21 максимальная высота полёта в зоне 7000 футов по QNH.

Пилотажные зоны

Для выполнения учебно-тренировочных, методических полётов и облёта авиационной техники в районе аэродрома Нижнекамск/Бегишево по ПВП и ППП установлены следующие зоны отработки техники пилотирования (пилотажные зоны):

- **пилотажная зона № 1** предназначена для отработки фигур простого и сложного пилотажа ВС категории А, расположена в 31 км от КТА аэродрома Нижнекамск/Бегишево, радиусом 5 км с центром 3 км южнее н.п. свх. Татарстан (553511N 0523510E);
- **пилотажная зона № 2** предназначена для отработки фигур простого и сложного пилотажа ВС категории А, расположена в 32 км от КТА аэродрома Нижнекамск/Бегишево, радиусом 5 км с центром н.п. Верхние Чершилы (552300N 0522841E);
- **пилотажная зона № 3** предназначена для отработки фигур простого и сложного пилотажа ВС категории А расположена в 32 км от КТА аэродрома Нижнекамск/Бегишево радиусом 5 км с центром 12 км восточнее г. Заинск (551700N 0521200E);

←

Высоты для пилотирования в зонах № 1, 2, 3: от уровня земли до Нэш.пер. или выше по согласованию с диспетчером ДПК (позывной «Бегишево - Круг» или «Бегишево-Вышка», частота 127.900 МГц).

8. Ограничение полетов вертолётов

Нет.

9. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Эвакуация воздушного судна, потерявшего способность двигаться, с летного поля аэродрома осуществляется после проведения аварийно-спасательных работ и имеет целью в кратчайший срок создать условия для взлета, посадки или руления ВС и тем самым обеспечить бесперебойную работу аэропорта

Организацию и непосредственно эвакуацию ВС осуществляет аварийно-спасательная команда оператора аэродрома.

УВКЕ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапах выполнения взлета, набора высоты, захода на посадку не производятся.

2. Использование системы ВПП в дневное время.

Без ограничений.

3. Использование системы ВПП в ночное время.

Без ограничений.

4. Ограничения

4.1 Ограничения на взлет

Без ограничений.

Note:

Opposite direction traffic on routes designated for training and practice flights is PROHIBITED.

The following holding areas located over LOM of both landing headings are used for practice flights. The maximum flight altitude in the holding area for RWY 03/21 is 7000 ft based on QNH.

Aerobatic areas

The following aerobatic areas for training and practice, tutorial, and test and evaluation flights under VFR and IFR are established in the vicinity of Nizhnekamsk/Begishevo AD:

- **aerobatic area NR 1** is designated for exercising standard and advanced aerobatic by CAT A ACFT and is located at 31 km from ARP of Nizhnekamsk/Begishevo AD, radius - 5 km, centred at 3 km south of «Tatarstan» farm» settlement (553511N 0523510E);
- **aerobatic area NR 2** is designated for exercising standard and advanced aerobatic by CAT A ACFT and is located at 32 km from ARP of Nizhnekamsk/Begishevo AD, radius - 5 km, centred at Verkhniye Chershily settlement (552300N 0522841E);
- **aerobatic area NR 3** is designated for exercising standard and advanced aerobatic by CAT A ACFT and is located at 32 km from ARP of Nizhnekamsk/Begishevo AD, radius - 5 km, centred at 12 km east of the town of Zainsk (551700N 0521200E).

Flight altitude in aerobatic areas NR 1, NR 2, NR 3: GND – transition level or above by arrangement with TWR controller (call sign “Begishevo-Radar” or “Begishevo-Tower”, FREQ 127.900 MHz).

8. Helicopter traffic – limitation

NIL.

9. Removal of disabled aircraft

Removal of disabled ACFT from the airfield is conducted after emergency and rescue operations are completed and is intended to resume non-stop operations at the aerodrome by providing conditions for ACFT movement, take-off and landing as quickly as possible.

Removal of disabled ACFT is arranged and conducted by the emergency and rescue team of the AD operator.

UWKE AD 2.21 NOISE ABATEMENT PRECEDURES

1. General provisions

Noise abatement procedures during take-off, climb and approach are not applied.

2. Use of the runway system during the day period

No limitations.

3. Use of the runway system during the night period

No limitations.

4. Restrictions

4.1 Take-off restrictions

NIL.

УВКЕ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры полетов по ППП

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляется в футах по давлению QNH.

В сводке АТИС передается значение давления QNH в ГПа.

Давление QFE выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС.

Ниже эшелона перехода диспетчером ДПК (позывной «Бегишево-Круг» или «Бегишево-Вышка», частота 127.900 МГц) назначаются высоты в соответствии с опубликованными схемами заходов на посадку. При необходимости может быть назначена любая высота, кратная 100 футов, в диапазоне 2000 - 4000 футов.

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

2. Порядок взлета ВС

SID RNAV применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах SID RNAV или выдерживание SID RNAV не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру ПДСР «Бегишево-Старт» или диспетчеру ДПК «Бегишево-Вышка» и запросить векторение для вылета.

Набор высоты выполняется только до уровня (абсолютной высоты, эшелона), разрешенного органом ОВД.

Взлет не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

Взлет с попутным ветром выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

При неготовности к взлету без остановки на исполнительном старте, экипаж ВС при выходе на связь с диспетчером ПДСР «Бегишево-Старт» или диспетчером ДПК «Бегишево-Вышка» должен сообщить о времени, необходимом для подготовки к взлету.

При выполнении взлета без остановки на исполнительном старте, взлет должен быть произведен не позже, чем через 1 мин после получения разрешения.

Взлет и первоначальный набор высоты осуществляются:

- по SID, которые включают в себя схему набора высоты и перехода к маршрутной структуре ОВД до ПДЗ (ПОД) границ CTR;
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля - по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

Перед разрешением на взлет условия выхода могут быть скорректированы диспетчером ПДСР «Бегишево - Старт» или диспетчером ДПК «Бегишево-Вышка».

Если от органа ОВД не получено иных указаний, ВС набирает высоту 4000 футов, на высоте 1300 футов выходит на связь с диспетчером ДПК (позывной «Бегишево-Круг» или «Бегишево-Вышка», частота 127.900 МГц).

При выходе на связь после взлета экипаж обязан доложить о выполнении взлета, назначенном SID и занимаемой высоте.

UWKE AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Procedures for IFR flights

ATS unit assigns and flight crew shall maintain altitudes below the transition level in feet based upon QNH pressure.

The value of QNH pressure in hPa is transmitted in ATIS broadcast.

QFE pressure is issued by the ATS unit upon request of the flight crew only.

Below the transition level “Begishevo-Radar” or “Begishevo-Tower” controller (frequency 127.900 MHz) usually assigns altitudes in accordance with the published approach procedures. If required, any altitude divisible by 100 ft within the range 2000 ft - 4000 ft can be assigned.

Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure must have conversion tables allowing to interpret the obtained instruction of ATS unit relating to the available equipment (for example, conversion table of feet QNH - metres QFE).

2. Take-off procedures

SID RNAV is AVBL for ACFT with certified equipment and operated by flight crews having appropriate approval.

If flight crew has no information on SID RNAV parameters or if unable to maintain the assigned SID RNAV, flight crew must inform “Begishevo-Start” or “Begishevo-Tower” controller and request vectoring for departure.

ACFT shall climb only to the level (altitude, flight level) cleared by the ATS unit.

Take-off not from the RWY beginning shall be carried out upon request of the flight crew or at the initiative of the appropriate ATS unit. The responsibility for taking the decision to execute such take-off is placed on the pilot-in-command.

Downwind take-off shall be executed upon request of the flight crew or at the initiative of the appropriate ATS unit. The responsibility for taking the decision to perform such take-off is placed on the pilot-in-command.

If not ready to take off without stop at the line-up position, flight crew must advise time required to prepare for take-off when establishing radio contact with “Begishevo-Start” or “Begishevo-Tower” controller.

Take-off without stop at the line-up position must be executed not later than in 1 minute after obtaining clearance.

Take-off and initial climb shall be executed:

- via SID, that include climb procedure and transition to ATS route structure before NCRP (CRP) at CTR boundary;
- via tracks assigned by ATS unit using radar vectoring when continuous radar control is AVBL.

Departure instructions can be adjusted by “Begishevo-Start” or “Begishevo-Tower” controller before take-off clearance is issued.

Unless otherwise instructed by ATS unit, ACFT shall climb to 4000 ft, establishing radio contact with “Begishevo-Radar” or “Begishevo-Tower” controller (frequency 127.900 MHz) at ALT 1300 ft.

During radio contact after take-off flight crew must report execution of take-off, assigned SID and ALT to be reached.

3. Прибытие по ППП

Снижение и подход к аэродрому Нижнекамск/Бегишево осуществляется:

- по установленным STAR и схемам захода на посадку с применением процедуры «Прямо на»;
- методом векторения.

STAR RNAV применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение.

Снижение выполняется только до уровня (абсолютной высоты, эшелона), разрешенного органом ОВД.

При установлении радиосвязи с органом ОВД в режиме снижения экипаж ВС обязан доложить текущую и занимаемую высоту.

При следовании по STAR экипаж ВС обязан соблюдать линию пути, вертикальный профиль и ограничения по скорости, опубликованные на карте STAR.

Примечание:

- ограничения по высоте и скорости могут быть отменены диспетчером ДПК (позывной «Бегишево - Круг» или «Бегишево-Вышка», частота 127.900 МГц);
- спрямление линии пути STAR выполняется только после получения от органа ОВД указания следовать прямо на указанную точку.

4. Заход на посадку по ППП

Основным типом захода на посадку по приборам является заход по ILS. Информацию о возможности захода по ILS экипаж ВС получает из сводки АТИС.

При намерении выполнить заход, отличный от ILS, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру ДПК (позывной «Бегишево-Круг» или «Бегишево-Вышка», частота 127.900 МГц), и получить подтверждение.

Разрешение следовать прямо на IF выдается только в том случае, если угол подхода ВС к предпосадочной прямой составит не более 45 градусов.

Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДПП Казань.

Посадка с попутным ветром выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

5. Визуальный заход на посадку

Визуальный заход на посадку (ВЗП) производится:

- по запросу КВС;
- по инициативе органа ОВД.

Подход к аэродрому осуществляется:

- по опубликованным STAR;
- посредством процедуры «Прямо на» на точки пути опубликованных STAR и инструментальных схем заходов на посадку или навигационные средства аэродрома;
- методом векторения.

Ответственность за выдерживание безопасного профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

Орган ОВД выдает разрешение на выполнение визуального захода на посадку после доклада КВС об установлении визуального контакта с ВПП посадки или ее ориентирами.

6. Уход на второй круг по ППП

Для обеспечения повторного захода на посадку может применяться радиолокационное векторение.

При уходе на второй круг в процессе выполнения ВЗП (до выхода ВС на предпосадочную прямую) ВС следует по опубликованной схеме ухода на второй круг или в соответствии с указаниями органа ОВД.

3. IFR arrival

Descent and approach to Nizhnekamsk/Begishevo AD shall be carried out:

- along the established STAR and approach procedures, applying “Direct to” instruction;
- by vectoring.

STAR RNAV is AVBL for ACFT with certified equipment and operated by flight crews having appropriate approval.

ACFT shall descend only to the level (altitude, flight level) cleared by the ATS unit.

When establishing radio contact with ATS unit during descent, flight crew must report present altitude and altitude to be reached.

When proceeding along STAR, flight crew must maintain the track, vertical profile and speed restrictions published on STAR chart.

Note:

- altitude and speed restrictions can be cancelled by “Begishevo-Radar” or “Begishevo-Tower” controller (frequency 127.900 MHz);
- direct routing on STAR is permitted only after obtaining ATS unit instruction to proceed directly to the waypoint.

4. IFR approach

The basic type of instrument approach is ILS approach. Flight crew shall obtain information about the possibility to execute ILS approach from ATIS broadcast.

If intended to execute approach other than ILS approach, flight crew must inform “Begishevo-Radar” or “Begishevo-Tower” controller (frequency 127.900 MHz) and receive confirmation.

Clearance to proceed directly to IF is issued only, if the angle of ACFT approach path to final does not exceed 45 degrees.

Flight crew must listen to the latest ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with APP controller of Kazan AD.

Downwind landing shall be carried out upon request of the flight crew or at the initiative of the appropriate ATS unit. The responsibility for taking the decision to execute such landing is placed on the pilot-in-command.

5. Visual approach

Visual approach shall be carried out:

- upon request of the pilot-in-command;
- at the initiative of the ATS unit.

Approach to the aerodrome shall be carried out:

- along the published STAR;
- by applying “Direct to” instruction to waypoints of the published STAR and IAC procedures or aerodrome navigation aids;
- by vectoring.

Full responsibility for maintaining a safe descent profile is placed on the flight crew.

ATS unit issues clearance to execute visual approach only after pilot-in-command reports establishing visual contact with runway of landing or its references.

6. Missed approach under IFR

Radar vectoring may be applied to provide missed approach.

When executing missed approach under VFR (until ACFT establishes on final) aircraft shall proceed in accordance with the published missed approach procedure or follow ATS unit instructions.

7. Особенности при заходе на посадку по СНС.

При выполнении захода на посадку по GLS, RNAV, экипаж ВС обязан доложить диспетчеру ДПК (позывной «Бегишево-Круг» или «Бегишево-Вышка», частота 127.900 МГц) резервную систему захода на посадку.

Контроль работоспособности GNSS при выполнении заходов на посадку осуществляется органом ОВД с помощью оборудования GBAS.

При необеспечении выполняемой операции орган ОВД информирует об этом экипаж ВС и рекомендует заход по резервной системе.

8. Процедуры при сокращенных минимумах эшелонирования на ВПП

Не применяются.

9. Процедуры наблюдения ОВД

9.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Применяется в целях опознавания и обслуживания воздушным движением в отношении воздушных судов, не оборудованных ответчиками.

9.2 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Применяется в целях опознавания и ОВД в отношении воздушных судов, оборудованных ответчиками ВРЛ.

Вход в диспетчерскую зону аэродрома Нижнекамск/Бегишево ВС, не оборудованных ответчиками ВРЛ, только по согласованию с органом ОВД. При этом время входа в диспетчерскую зону аэродрома Нижнекамск/ Бегишево, маршрут и высоту полета ВС, не оборудованного ответчиком ВРЛ, назначает орган ОВД в зависимости от воздушной обстановки в диспетчерской зоне.

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

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (РСП) не применяются.

9.3 Наблюдение и ОВД с использованием АЗН-В (ADS-B)

Не применяется.

10. Отказ связи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в разделе ENR 1.6.1 АИП России.

Во всех случаях экипаж может использовать телефоны:

Руководитель полетов аэродрома Нижнекамск/Бегишево: (8552) 79-09-07, (917) 906-89-93 (моб).

11. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Порядок выполнения в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости вводятся в действие фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум», включаемой в информацию АТИС и (или) переданной по каналам связи органом ОВД.

Вылет

- руление ВС по перрону производится за машиной сопровождения по запросу экипажа;

- сопровождение ВС по РД, от перрона до линии предварительного старта производится по запросу экипажа;

- скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния поверхности, по которой осуществляется руление, наличия препятствий и условий видимости;

- для взлёта используется маршрут руления к началу ВПП рабочего направления;

7. GNSS approach procedure

When executing GLS, RNAV approach flight crew must report backup approach procedure to “Begishevo-Radar” or “Begishevo-Tower” controller (frequency 127.900 MHz).

During execution of approach procedures, ATS unit controls GNSS performance using GBAS equipment.

If unable to provide execution of approach procedure, ATS unit informs flight crew about it and recommends using the backup approach procedure.

8. Reduced runway separation minima

Not applied.

9. ATC surveillance procedures

9.1 Radar Control Service and ATS using primary surveillance radar

Is applied to identify and provide service to ACFT not equipped with transponders.

9.2 Radar Control Service and ATS using secondary surveillance radar

Is applied to identify and provide service to ACFT equipped with SSR transponders.

Entry of ACFT not equipped with SSR transponders into Nizhnekamsk/Begishevo CTR is permitted only after coordination with ATS unit. In such case, ACFT not equipped with SSR transponders shall be assigned time of entry into Nizhnekamsk/Begishevo CTR, route and flight altitude by ATS unit depending on air situation in CTR.

SRA procedures are not applied.

PAR approach procedures are not applied.

9.3 Surveillance procedures and ATS using ADS-B

Not applied.

10. Communication failure

In case of radio communication failure flight crew shall follow radio communication failure procedures stated in ENR 1.6.1 section of AIP of Russia.

In all cases flight crew can use the following telephone numbers:

Flight Control Officer of Nizhnekamsk/Begishevo AD: (8552) 79-09-07; (917) 906-89-93 (mobile).

11. Low visibility procedures

Application of low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented by the phrase: “Low visibility procedures in progress, check your minimum”, which is included in ATIS broadcast and (or) transmitted via communication channels by the ATS unit.

Departure

- taxiing of ACFT on the apron shall be carried out after "Follow-me" vehicle upon request of the flight crew;

- assistance of “Follow-me” vehicle is provided to departing ACFT during taxiing along TWY from the apron to the runway-holding position upon request of the flight crew;

- taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command, depending on condition of surface intended for taxiing, presence of obstacles and visibility conditions;

- departing ACFT shall taxi via taxi route to the beginning of the active RWY;

- экипажу ВС при рулении по площади перрона и площади маневрирования следует постоянно проверять местоположение ВС. В случае затруднения или сомнения в определении местоположения ВС, необходимо прекратить руление и сообщить об этом диспетчеру ПДСР «Бегишево-Старт» или диспетчеру ДПК «Бегишево-Вышка»;

- после получения диспетчерского разрешения на ожидание и (или) занятие ВПП (РД) экипажам ВС необходимо называть рабочее направление ВПП (обозначение РД);

- занятие ВПП производится по команде диспетчера ПДСР «Бегишево-Старт» или диспетчера ДПК «Бегишево-Вышка»;

- взлет ВС производится только от начала ВПП с обязательной остановкой ВС на исполнительном старте;

- в случае необходимости нахождения ВС на ВПП (исполнительном старте) для взлета более чем 1 мин., экипажам ВС необходимо уведомить об этом диспетчера ПДСР «Бегишево-Старт» или диспетчера ДПК «Бегишево-Вышка».

Посадка в условиях ограниченной видимости по категорированным минимумам CAT I:

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

При получении информации об отказе (ухудшении) работы инструментальной системы посадки (ILS) или светосигнальной системы, орган ОВД должен незамедлительно сообщить об этом экипажу ВС.

Эшелонирование между ВС, заходящими на посадку, организуется таким образом, чтобы при выходе ВС на конечный участок схемы захода на посадку критические зоны ILS были свободны.

При использовании ВПП 21 в смешанном режиме эшелонирование при заходе на посадку организуется таким образом, чтобы вылетающее ВС пролетало над курсовым радиомаяком до того, как заходящее на ВПП 21 ВС выйдет на конечный участок схемы захода на посадку.

Критические зоны ILS должны быть свободны от других ВС и транспортных средств:

- перед прибывающим ВС с момента выхода на конечный участок захода на посадку по приборам и до полного окончания пробега при посадке;

- перед вылетающим ВС с момента начала разбега и до момента, когда ВС окажется в воздухе.

Экипажи прибывающих ВС должны докладывать о производстве посадки.

После посадки диспетчер ПДСР «Бегишево-Старт» или диспетчер ДПК «Бегишево-Вышка» назначает экипажу ВС РД для освобождения ВПП.

Сопровождение ВС после посадки по РД до места стоянки производится по запросу экипажа ВС.

Экипажи ВС должны прекратить выполнение захода на посадку при отказе или неустойчивой работе инструментальной системы посадки (ILS) и незамедлительно доложить органу ОВД.

РП аэродрома принимает решение об отмене процедур ограниченной видимости при достижении дальности видимости на ВПП 550 м и более во все трех точках рабочей ВПП (начало, середина, конец).

ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

ВПП 21:

- радиомаяк курсовой (КРМ);
- радиомаяк глиссадный (ГРМ);
- оборудование дистанционного управления и сигнализации работы ILS.

- when taxiing on the apron and on the manoeuvring area flight crew should constantly check ACFT position. In case of difficulty or doubt in determining ACFT position, it is necessary to stop taxiing and report to “Begishevo-Start” or “Begishevo-Tower” controller;

- after obtaining controller’s clearance to hold and (or) occupy RWY (TWY), flight crew must read back active RWY (TWY) designator;

- ACFT shall occupy the runway by clearance of “Begishevo-Start” or “Begishevo-Tower” controller;

- ACFT shall take off only from the RWY beginning, stop at the line-up position is mandatory;

- in case departing ACFT need to occupy RWY (line-up position) for more than 1 minute, flight crews must inform “Begishevo-Start” or “Begishevo-Tower” controller.

Landing in low visibility conditions according to ICAO CAT I:

Flight crews are guaranteed that LOC and GP signals are fully protected from interference, when ACFT is on the final approach segment from the moment when LVP implementation is announced till the moment of LVP termination.

ATS unit must immediately inform flight crews about any failure or deterioration of ILS and lighting system operation.

Separation between approaching ACFT is provided in a way to ensure that ILS critical areas are clear, when ACFT is on the final approach segment.

When RWY 21 is operated in mixed mode, approach separation must be provided in such a way, so the departing ACFT passes LOC before ACFT approaching the same RWY joins the final approach segment.

ILS critical areas must be clear of other ACFT and transport vehicles:

- for arriving ACFT - from the moment ACFT joins the final approach segment till end of the landing run;

- for departing ACFT - from start of the take-off run till ACFT is airborne.

Flight crews of arriving aircraft must report execution of landing.

Flight crew of arriving ACFT is assigned TWY for RWY vacation after landing by “Begishevo-Start” or “Begishevo-Tower” controller.

Assistance of “Follow-me” vehicle is provided to arriving ACFT during taxiing via TWY to the stand upon request of the flight crew.

Flight crews must discontinue approach in case of ILS failure or instability and immediately report it to ATS unit.

Flight Control Officer takes the decision to cancel LVP, when RVR reaches 550 m or above at all three observation points on the active RWY (touchdown, mid-point, stop end).

RWY equipment approved to support low visibility procedures

RWY 21:

- LOC;
- GP;
- ILS remote control and alarm equipment.

Метеорологические условия, в которых применяться процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

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

Наблюдение за видимостью на ВПП (RVR) производится в точке приземления, средней точке и дальнем конце ВПП.

Описание наземных маркировочных знаков/светотехнических средств для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

- ВПП 21/03: ОВИ-1;
- боковые огни с синим светофильтром на РД: А, В, С.

Процедуры полетов по ПВП

Вход в диспетчерскую зону аэродрома Нижнекамск/Бегишево ВС, не оборудованных ответчиками, только по согласованию с органом ОВД. При этом время входа в диспетчерскую зону аэродрома Нижнекамск/Бегишево, маршрут и высоту полета ВС, не оборудованного ответчиком, назначает орган ОВД в зависимости от воздушной обстановки в диспетчерской зоне.

Полеты по ПВП в диспетчерской зоне аэродрома Нижнекамск/Бегишево выполняются ВС на абсолютных высотах от земли до 3000 фут/900 м AMSL. Вход и выход ВС осуществляется только по согласованию с органом ОВД по маршруту, заданному органом ОВД.

Пересечение посадочных и взлётных курсов ВПП 21/03 аэродрома Нижнекамск/Бегишево на удалении менее 20 км от КТА выполняется с разрешения диспетчера ДПК (позывной «Бегишево-Круг» или «Бегишево-Вышка», частота 127.900 МГц).

При прилете экипаж ВС обязан установить радиосвязь с диспетчером ДПК (позывной «Бегишево-Круг» или «Бегишево-Вышка», частота 127.900 МГц) не позже пересечения границы диспетчерской зоны аэродрома Нижнекамск/Бегишево. Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс перед запросом на вход в диспетчерскую зону аэродрома Нижнекамск/Бегишево у диспетчера ДПК (позывной «Бегишево-Круг» или «Бегишево-Вышка», частота 127.900 МГц).

При входе в диспетчерскую зону аэродрома Нижнекамск/Бегишево производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района на давление QNH аэродрома.

В случае невозможности входа в диспетчерскую зону аэродрома Нижнекамск/Бегишево, ВС должно ожидать разрешения на вход за пределами диспетчерской зоны аэродрома Нижнекамск/Бегишево.

Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерской зоны аэродрома Нижнекамск/Бегишево.

а) для соответствующего полета представляется план полета;

б) Разрешение на ИВП ВС государственной и экспериментальной авиации запрашивается у органа ОВД по тел. (8552) 79-09-07 или (8552) 79-09-16;

с) отклонения от разрешения (выданного ранее) органом ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

д) осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

Weather conditions for LVP application

Low visibility procedures are implemented, when RVR is below 550 m.

RVR value is recorded at touchdown, mid-point and stop end of the RWY.

Description of ground marking/lighting systems used in connection with low visibility procedures

- RWY 21/03: LIH-I;
- taxiway edge lights showing blue on TWY A, B, C.

Procedures for VFR flights

Entry of ACFT not equipped with transponders into Nizhnekamsk/Begishevo CTR is permitted only by arrangement with ATS unit. In such case, ACFT not equipped with transponders shall be assigned time of entry into Nizhnekamsk/Begishevo CTR, route and flight altitude by ATS unit depending on air situation in CTR.

VFR flights in Nizhnekamsk/Begishevo CTR shall be conducted at altitudes from GND up to 3000 ft/900 m AMSL. Entry into/exit from CTR is permitted only by arrangement with ATS unit along the route assigned by ATS unit.

Crossing of RWY 21/03 landing and take-off headings at a distance less than 20 km from ARP shall be carried out by clearance of “Begishevo-Radar” or “Begishevo-Tower” controller (frequency 127.900 MHz).

Arriving ACFT must establish radio contact with “Begishevo-Radar” or “Begishevo-Tower” controller (frequency 127.900 MHz) before crossing Nizhnekamsk/Begishevo CTR boundary. Flight crew must listen to latest ATIS broadcast and report its code letter before requesting clearance for entry into Nizhnekamsk/Begishevo CTR from “Begishevo-Radar” or “Begishevo-Tower” controller (frequency 127.900 MHz).

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

If unable to enter Nizhnekamsk/Begishevo CTR, ACFT must standby for entry clearance outside Nizhnekamsk/Begishevo CTR.

Procedures for VFR flights within Nizhnekamsk/Begishevo CTR:

a) a flight plan shall be submitted for the flight concerned;

b) permission for use of the airspace by state or experimental aviation ACFT shall be requested from the ATS unit: tel. (8552) 79-09-07 or (8552) 79-09-16;

c) deviations from ATS unit clearance (issued earlier) may only be made when prior permission for these deviations has been obtained;

d) two-way radio communication shall be maintained on the prescribed frequency.

УВКЕ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

UWKE AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Скопление птиц в окрестностях аэродрома **Bird concentrations in the vicinity of the airport**								
Сезонная миграция Seasonal migration					Суточная миграция Daily migration during the day			
Сроки перелетов Migration periods		Основное направ-ление полета Main direction of migra-tion	Высота полета (м/фт) Migration height (M/FT)	Макс. частота (стай/сутки) MAX intensity (flocks/hour)	Основное направ-ление полета Main direction of migration	Высота полета (м/фт) Migration height (M/FT)	Макс. частота (особи/мин) MAX intensity (flocks/hour)	Время полета Duration of migra-tion
Весна/ Spring	Осень/ Autumn							
Март-Май March-May	Сентябрь-Ноябрь September-November	Ю – С/ С – Ю S – N/ N - S	200/656'-400/1312'	3-5	0-360°	50/164'-150/492'	1-2	День During the day

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

Информация о скоплении птиц передаётся диспетчером ПДСР и по АТИС по установленным каналам связи.

В указанные периоды времени экипажу ВС рекомендуется включать посадочные фары при полёте в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также наборе высоты и снижении.

Radar control of bird migration is not provided.

Information about bird concentrations is transmitted by “Begishevo-Start” controller or in ATIS broadcast via the established radio communication channels.

During the above-mentioned periods, flight crews are recommended to switch on landing lights, when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach and also during climb and descent.

УВКЕ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UWKE AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UWKE-31 AD 2.1 UWKE-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 03/21	AD 2.1 UWKE-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UWKE-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UWKE-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UWKE-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 03	AD 2.1 UWKE-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 21	AD 2.1 UWKE-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 03	AD 2.1 UWKE-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 21	AD 2.1 UWKE-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 03	AD 2.1 UWKE-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 21	AD 2.1 UWKE-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 03	AD 2.1 UWKE-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 21	AD 2.1 UWKE-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 21	AD 2.1 UWKE-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 21	AD 2.1 UWKE-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I RWY 21	AD 2.1 UWKE-99
Instrument Approach Chart – ICAO. LOC Z RWY 21	AD 2.1 UWKE-101
Instrument Approach Chart – ICAO. LOC Y RWY 21	AD 2.1 UWKE-102
Instrument Approach Chart – ICAO. LOC X RWY 21	AD 2.1 UWKE-103
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 03	AD 2.1 UWKE-105
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 21	AD 2.1 UWKE-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 03	AD 2.1 UWKE-107
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 21	AD 2.1 UWKE-108
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 03	AD 2.1 UWKE-109
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 21	AD 2.1 UWKE-110
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 03/21	AD 2.1 UWKE-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 03	AD 2.1 UWKE-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 21	AD 2.1 UWKE-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 03	AD 2.1 UWKE-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 21	AD 2.1 UWKE-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 03	AD 2.1 UWKE-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 21	AD 2.1 UWKE-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 03	AD 2.1 UWKE-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 21	AD 2.1 UWKE-158
VFR Departure Chart RWY 03	AD 2.1 UWKE-203
VFR Departure Chart RWY 21	AD 2.1 UWKE-204
VFR Arrival Chart RWY 03	AD 2.1 UWKE-205
VFR Arrival Chart RWY 21	AD 2.1 UWKE-206