УХМП АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UHMP AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УХМП ПЕВЕК
UHMP PEVEK

УХМП АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UHMP AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	694700с 1703549в 694700N 1703549E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	15.5 км СВ г. Певек 15.5 KM NE of Pevek
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	3 м/ 15°C 3 M/ 15°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	8 м 8 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	3°З/ 13.8'З/ 2017 3°W/ 13.8'W/ 2017
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ФКП «Аэропорты Чукотки» филиал аэропорт Певек Россия, 689400, Чукотский АО, Чаунский район, г. Певек, ул. Чкалова 1. Pevek airport, branch of the Federal State-owned Enterprise “Airports of Chukotka” 1, ulitsa Chkalova, Pevek, Chaunskiy rayon, Chukotskiy Avtonomnyy Okrug, 689400, Russia. Тел./Tel.: +7 (42737) 4-20-90, +7 (42737) 9-23-45 АФТН/AFTN: УХМПЦЫЫЬ / UHMPCYYX E-mail: pevek@apchukotki.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

УХМП АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UHMP AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	По регламенту работы АД According to AD OPR HR
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	нет NIL
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	нет NIL
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	По регламенту работы АД According to AD OPR HR
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	По регламенту работы АД According to AD OPR HR
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	По регламенту работы АД According to AD OPR HR
7.	ОВД ATS	По регламенту работы АД According to AD OPR HR
8.	Заправка топливом Fuelling	По регламенту работы АД According to AD OPR HR
9.	Обслуживание Handling	По регламенту работы АД According to AD OPR HR
10.	Безопасность Security	По регламенту работы АД According to AD OPR HR
11.	Противообледенение De-icing	По регламенту работы АД According to AD OPR HR
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: ВС-ПТ: 2100-0600; СБ, ВС, празд: не работает. Вне регламента работы АД – по согласованию. AD OPR HR: SUN-FRI: 2100-0600; SAT, SUN, HOL: U/S. Outside AD OPR HR – by arrangement. 2. Тм = UTC + 12 часов LT = UTC + 12 HR 3. Информация о состоянии рабочей площади АД вне регламента работы АД не предоставляется. Info about condition of AD movement area outside AD OPR HR is not provided. 4. Работа АД сверх установленного регламента осуществляется по заявке эксплуатанта при согласовании с Певекским центром ОВД филиала «Аэронавигация Северо-Востока» ГК ОрВД. ACFT arrival/departure outside AD OPR HR – on request from the ACFT operator by arrangement with Pevek ATS centre, North-East Air Navigation, branch of State ATM Corporation.

УХМП АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UHMP AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/турбоникойл-98 TS-1/turbonikoil-98
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	Мелкий ремонт Minor repairs
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХМП АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UHMP AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются в городе AVBL in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются в городе AVBL in the city
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больницы в городе Medical post in the airport Terminal, hospitals in the city
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются в городе AVBL in the city
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХМП АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UHMP AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 6 CAT 6
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Тягач с УКВ радиостанцией. Водила по типам ВС: Ан-24, Ан-26, Ми-8. Буксировочное оборудование ВС: ПБ АВС-МВ. Tow tractor equipped with VHF radio. Tow bars for An-24, An-26, Mi-8 ACFT. Towing equipment for removal of disabled ACFT.
4.	Примечания Remarks	Оборудование для подъема: ПП АВС-МВ. На АД отсутствуют пневмотканевые подъемники для эвакуации широкофюзеляжных ВС иностранного производства. При необходимости указанные средства предоставляются эксплуатантами ВС. Lifting equipment for removal of disabled ACFT Emergency lifting bags for removal of disabled wide-body foreign-manufactured ACFT are not AVBL at AD. If required, necessary equipment is provided by ACFT operators.

УХМП АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UHMP AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	**Первая очередь:** очистка ВПП, очистка летной полосы на ширину 10 м, РД 1, перрона. **Вторая очередь:** очистка МС, обочины РД 1 на ширину 10 м. **Третья очередь:** очистка летной полосы на ширину 25 м, очистка обочин перрона и МС с планировкой откосов, очистка подъездных путей ко всем объектам. **1.** Runway, RWY strip to a width of 10 m, TWY 1, apron. **2.** Stands, shoulders of TWY 1 to a width of 10 m. **3.** RWY strip to a width of 25 m, shoulders of apron and stands, providing levelling of slopes, access roads to all facilities.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон / Apron: МС / Stands: 1-3 – бетон / Concrete, PCN 18/R/A/X/T*, PCN 33/R/A/X/T** 4–10 – бетон / Concrete, PCN 10/R/A/X/T*, PCN 15/R/A/X/T**
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: 1 – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 18/R/A/X/T*, PCN 33/R/A/X/T**
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

* – с 01 июн по 15 окт / from 01 JUN till 15 OCT
** – с 16 окт по 31 май /from 16 OCT till 31 MAY

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

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначение РД, МС. Система визуального управления стыковкой/размещением на стоянке отсутствует. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порогов ВПП, зон приземления, осевой линии, зон фиксированного расстояния, края ВПП, цифровых значений МПУ, мест ожидания у ВПП, осевая линия РД, номера стоянок, участки сопряжения РД с ВПП. Боковые огни, огни уширения ВПП, входные огни, ограничительные огни ВПП. Знаки схода с ВПП, местоположения и направления движения. На покрытие перрона и МС нанесены: знак оси руления ВС, Т-образный знак остановки ВС, контуры зон обслуживания. Marking of RWY THR, TDZ, CL, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, runway-holding positions, TWY centre line, stand numbers, TWY/RWY junctions. RWY edge LGT, RWY turn pad LGT, RWY threshold LGT, RWY end LGT. RWY exit signs, location signs, direction indication signs. Marking signs displayed on apron and stands: taxi guide line, T-shaped ACFT stand marking, apron service areas.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УХМП АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UHMP 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

УХМП АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UHMP AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Певек Северо-Восточного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета». Pevek Aeronautical Meteorological Station (Civil), North-Eastern branch of FSBI (FSBE) “Aviamettelekom of Roshydromet”.
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	По регламенту работы АД According to AD OPR HR
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМЦ Магадан Северо-Восточного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», 24 часа, каждые 3 часа. Magadan Aeronautical Meteorological Centre, North-Eastern branch of FSBI (FSBE) “Aviamettelekom of Roshydromet” H24, every 3 hours.
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	нет NIL
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Устная консультация по запросу экипажа Verbal consultation upon request of the flight crew
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Бланки ОРМЕТ с прогнозами, карты, фактическая погода. Рус/анг Textual OPMET forecasts, charts, actual weather. RUS/ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Прогностические карты ОЯ, ветра и температуры, прогнозы по аэродромам, фактическая погода, GAMET, сообщения SIGMET, AIRMET, AIREP, консультативная информация о вулканическом пепле, о выбросах радиоактивных материалов в атмосферу, о космической погоде. Significant weather, upper wind and upper-air temperature forecast charts, AD weather forecasts, actual weather, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, Volcanic ash advisory information, information on disposal of radioactive waste into the atmosphere, space weather.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	АТИС ATIS
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПК TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УХМП АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UHMP AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE & 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, 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
17	166°51'16" 170°	2499x42	PCN 18/R/A/X/T* PCN 33/R/A/X/T** Concrete	694739.04N 1703522.68E 694620.50N 1703615.69E 5.1 M	THR 2.5 M TDZ 2.5 M
35	346°52'06" 350°	2499x42	PCN 18/R/A/X/T* PCN 33/R/A/X/T** Concrete	694620.50N 1703615.69E 694739.04N 1703522.68E 5.1 M	THR 2.9 M TDZ 3.2 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	250x142	2799x300	нет/NIL	Концевая зона безопасности, система аварийного торможения на АД отсутствуют. Runway end safety area, arresting system are not AVBL at the aerodrome. Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	200x142	2799x300	нет/NIL	

* - с 01 июн по 15 окт / from 01 JUN till 15 OCT
** - с 16 окт по 31 май / from 16 OCT till 31 MAY

УХМП АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UHMP 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
17	2499	2749	2499	2499	нет NIL
от РД 1 / From TWY 1	1804	2054	1804		
35	2499	2699	2499	2499	нет NIL
от РД 1 / From TWY 1	718	918	718		

УХМП АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UHMP 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 (MEHT) PAPI 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
17	нет NIL	зелёные green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2499 M,60 M 1900 M white, last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
35	SALS 678 M LIL	зелёные green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2499 M,60 M 1900 M white, last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УХМП АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UHMP 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. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД 1. Осевые: нет. Edge: TWY 1. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 30 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 30 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХМП АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UHMP AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	нет NIL
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
5.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УХМП АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UHMP AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Певек диспетчерская зона / Pevek CTR: 1. 700424N 1694643E - 700800N 1703300E - 700300N 1712600E - 694424N 1714512E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 45 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 45 KM centred at (694658N 1703540E) до / to 700424N 1694643E. 2. 700300N 1712600E - 694424N 1714512E - 693300N 1715700E – 691000N 1705500E - 691100N 1684200E - 695500N 1675700E - 700424N 1694643E - 700800N 1703300E - 700300N 1712600E. Певек диспетчерский район / Pevek CTA: 700300N 1712600E - 694424N 1714512E - 693300N 1715700E - 691000N 1705500E - 691100N 1684200E - 695500N 1675700E - 700424N 1694643E - 700800N 1703300E - 700300N 1712600E.
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Певек диспетчерская зона / Pevek CTR: 1. от земли до FL070 / GND – FL070; 2. выше FL070 до FL120 / above FL070 - FL120. Певек диспетчерский район / Pevek CTA: выше FL120 до FL150 / above FL120 - FL150.
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Певек-Круг рус Pevek-Radar 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

УХМП АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UHMP 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		121.500 124.000	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ Для всех служб по запросу ВС госавиации For all ATS units upon request of State aviation ACFT
ДПК TWR	Певек-Круг Pevek-Radar	124.200	П/Р HS	Дополнительно выполняет функции стартового диспетчерского пункта и диспетчерского пункта руления Additionally serves as Start and Ground
АТИС ATIS	Певек-АТИС Pevek-ATIS	126.600	П/Р HS	
	Певек-Перрон Pevek-Apron	119.000	П/Р HS	Связь с инженерно-техническим составом при запуске и буксировке. Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing.

УХМП АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UHMP AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение для VOR/ILS/MLS и 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 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 (3°З/-)/ (3°W/-)	ПВК PWK	110.0 CH 37X	к/с H24	694808.7N 1703530.6E	0 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 35 ILS кат. I (3°З/–) LOC 35 ILS CAT I (3°W/–)	ИБМ IBM	108.3	П/Р HS	694801.7N 1703507.3E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 35 GP 35		334.1	П/Р HS	694629.8N 1703557.9E			2.8°, RDH 16.7 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 35 DME 35	ИБМ IBM	CH 20X	П/Р HS	694629.8N 1703557.9E	0 M		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС 17 NDB 17	ПК PK	560	П/Р HS	694812.0N 1703500.3E			350°MAG/1.0 KM RWY 17 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 35 LOM 35	БМ BM	272	П/Р HS	694407.6N 1703745.0E			170°MAG/4.2 KM RWY 35 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 35 LMM 35	Б B	560	П/Р HS	694544.9N 1703636.9E			170°MAG/1.1 KM RWY 35 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УХМП UHMP	112.500 CH 22235	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 17 GLS кат. I GBAS (H) 17 GLS CAT I	G17A	CH 20591	к/с H24	694718.7N 1703609.6E			2.8°, TCH 16.4M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 35 GLS кат. I GBAS (H) 35 GLS CAT I	G35A	CH 21002	к/с H24				2.8°, TCH 16.4M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УХМП АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

1. Аэропортовые правила

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

Порядок занятия исполнительного старта на ВПП несколькими ВС

Разрешается по команде ДПК занимать исполнительный старт как от начала ВПП, так и от РД 1 двум воздушным судам при условии:

- ВПП используется только для взлетов или обеспечивается достаточный интервал с ВС, заходящими на посадку;
- экипажам ВС предоставлена информация об очередности вылета;
- взлет производится с одним и тем же МК взлета;
- взлет ВС производится с точки на ВПП, в которой располагаемые дистанции соответствуют требованиям РЛЭ для фактической взлетной массы ВС и условий взлета;
- метеоусловия позволяют ДПК наблюдать ВС визуально с рабочего места;
- на аэродроме не введены процедуры взлетов в условиях ограниченной видимости;
- взлет производится по разрешению ДПК при отсутствии препятствий на ВПП впереди по траектории взлета.

2. Руление на места стоянки и с них

Заруливание ВС на место стоянки производится по сигналам встречающего лица, а при его отсутствии – по решению командира ВС.

Выруливание ВС с места стоянки выполняется по сигналам лица, обеспечивающего выпуск ВС, а при его отсутствии – по решению командира ВС. Руление ночью, а также днем при видимости менее 2000 метров осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

3. Ограничения при рулении

Функции по управлению движением ВС на площади маневрирования аэродрома осуществляет орган ОВД.

Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой.

При буксировке ВС между руководящим буксировкой лицом и экипажем ВС должна поддерживаться двухсторонняя связь по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Буксировка производится с включёнными на ВС аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

Если ВС установлено не по маркировочным знакам, командир ВС обязан немедленно проинформировать об этом орган ОВД аэродрома, под управлением которого он находится.

Руление осуществляется по разметке, согласно схем руления.

4. Учебные и тренировочные полеты. Технические испытательные полеты. Использование ВПП

Выполняются по согласованию с руководителем полетов.

5. Ограничение полетов вертолетов

Специальные зоны посадки для вертолетов на аэродроме отсутствуют.

UHMP AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Airport regulations

Movement of ACFT on the aerodrome shall be carried out under own engines power and under tow in accordance with the established day marking.

Simultaneous line-up procedures of more than one ACFT on the RWY

It is permitted for 2 (two) ACFT to line up at the RWY beginning and at TWY 1 adjoining the RWY by the instruction of TWR controller, provided:

- RWY is used only for take-off operations or a sufficient interval with an approaching ACFT is provided;
- information regarding departure sequence is provided to flight crews;
- take-off operations are carried out on one take-off heading (MAG);
- ACFT shall take off from the point on the RWY, where TORA values conform to the requirements specified in the Aeroplane Flight Manual considering ACFT actual take-off mass and take-off conditions;
- meteorological conditions allow TWR controller to maintain a visual of the ACFT from the workplace;
- low visibility procedure to support take-off operations are not implemented at the AD;
- take-off operations are carried out by TWR controller's clearance, provided there are no obstacles on the RWY along the take-off path.

2. Taxiing to and from stands

ACFT shall taxi into the stand by the signals of specialist providing marshalling services the arriving ACFT, and in case the above-mentioned specialist is not AVBL – by the decision of the pilot-in-command.

ACFT shall taxi out of stand by the signals of the specialist providing marshalling services to departing ACFT, and in case the above-mentioned specialist is not AVBL - by the decision of the pilot-in-command. Taxiing at night and in the day-time, when visibility is below 2000 m, shall be carried out with navigation and ACFT lights switched on.

3. Taxiing - limitations

ATS unit controls movement of ACFT on the aerodrome manoeuvring area.

Safety of towing is provided by the person in charge of tow operations.

Two-way communication via intercom, radio or visually employing the established signals must be maintained between the flight crew and the person in charge of tow operations, when ACFT is under tow.

Over the course of tow operations ACFT navigation and flashing lights shall be switched on.

If ACFT is parked not in alignment with the marking signs, pilot-in-command must immediately inform the supervising ATS unit.

Taxiing shall be carried out along the marking, in accordance with the taxi patterns.

4. Training and practice flights. Technical test flights. Use of the runway

Training and practice flights, technical test flights shall be conducted by arrangement with the Flight Control Officer.

5. Helicopter traffic – limitation

Designated areas for landing of helicopters are not AVBL at the aerodrome.

Выполнение подхода, посадки и выхода по ППП и ПВП производится по установленным схемам с посадкой на ВПП.

6. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Осуществляется эксплуатантом воздушного судна.

7. Примечания

Места стоянок ВС, выполняющих нерегулярные рейсы в а/п Певек, определяют соответствующие службы аэродрома.

Противообледенительная обработка осуществляется только тепловым методом на местах стоянок воздушных судов.

УХМП АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов при взлете с ВПП 17/35.

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

Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

При наличии в секторах подхода и захода на посадку опасных для полета ВС метеорологических явлений экипаж ВС вправе отклониться от маршрута подхода (STAR) с обязательным докладом органу ОВД.

Экипажи ВС обязаны выдерживать предписанные маршруты подхода (STAR), а в случае отклонения - выходить на заданную линию пути немедленно.

2. Использование системы ВПП в дневное время

Выбор направления взлета и посадки должен производиться в соответствии с фактическими метеорологическими условиями и текущей воздушной обстановкой в районе аэродрома.

3. Использование системы ВПП в ночное время

Выбор направления взлета и посадки должен производиться в соответствии с фактическими метеорологическими условиями и текущей воздушной обстановкой.

При составлении расписания движения воздушных судов на аэродроме следует избегать прилетов и вылетов вне времени работы аэродрома.

Вышеуказанные ограничения не применяются для воздушных судов, выполняющих поисково-спасательные операции и вылеты по санитарным заданиям.

4. Ограничения на взлет

При взлете с ВПП 17/35 выдерживать установленные схемы выхода в целях исключения полетов над запретной зоной на малой высоте. Экипаж ВС должен заранее оценить возможность выполнения установленных маршрутов вылета, исходя из фактической взлетной массы ВС и метеорологических условий, и сообщить органу ОВД о своей готовности или неготовности к их выполнению.

При подходящих условиях экипажу ВС рекомендуется выполнять взлет на номинальном режиме работы двигателей.

Arrival, landing and departure operations under IFR and VFR shall be carried out in accordance with the established procedures, landing shall be carried out on the RWY.

6. Removal of disabled ACFT

Recovery operations are conducted by the ACFT operator.

7. Note

Stands for parking of ACFT executing non-scheduled flights to Pevek AD shall be determined by the relevant aerodrome services.

De-icing treatment is conducted on stands with employment of the hot air de-icing method only.

UHMP AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

Noise abatement procedures during take-off and climb shall be employed by flight crews of all ACFT executing take-off from RWY 17/35.

Noise abatement procedures shall not be employed at the expense of compromising flight safety.

Noise abatement procedures shall not be employed in case of one of ACFT engines failure during take-off.

Noise abatement procedures during approach shall be employed by flight crews of all ACFT.

If weather conditions that can jeopardize flight safety occur in arrival and approach sectors, flight crew has the right to deviate from STAR, a report to the ATS unit is required.

Flight crews must maintain the assigned STAR routes, and in case of deviation from them - immediately join the assigned flight track.

2. Use of the runway system during the day period

Take-off and landing heading must be determined considering actual weather conditions and current air situation in the terminal area.

3. Use of the runway system during the night period

Take-off and landing heading must be determined considering actual weather conditions and current air situation.

Arrival and departure operations outside AD OPR HR should be avoided, when preparing the aerodrome flight schedule.

The indicated above restrictions are not applied to SAR flights and flights providing medical assistance.

4. Take-off restrictions

After take-off from RWY 17/35 flight crew must maintain the established SID routes to avoid flying over prohibited area at low heights. Flight crew must assess the possibility to carry out the established SID procedures well in advance, considering ACFT actual take-off mass and weather conditions, and report to the ATS unit on being ready/not ready to fly SID procedures.

Flight crew is recommended to take off at rated power, provided suitable weather conditions are AVBL.

5. Ограничения на посадку

ВПП 35 является предпочтительной и используется в максимальной степени, если позволяют метеорологические условия и воздушная обстановка.

Непосредственно перед конечным этапом захода на посадку следует избегать (по возможности) больших вертикальных скоростей снижения.

Изменение конфигурации и скорости полета ВС, связанное с приемами снижения шума, осуществляется согласно требованиям РЛЭ данного типа ВС.

При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе полет ниже глиссады ILS ЗАПРЕЩЕН.

Процедуры снижения шума не должны предусматривать превышения приборной скорости снижения, установленной РЛЭ для данного типа ВС.

Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

Примечание:

При выполнении процедур снижения шума радиосвязь с ВС должна быть сведена к минимуму.

УХМП АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры полетов по ППП

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального и продольного эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов и назначение безопасных эшелонов возлагается на орган ОВД. Предусмотрено векторение ВС.

2. Процедуры наблюдения ОВД

2.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Радиолокационное наведение с использованием первичного обзорного радиолокатора в диспетчерском районе и в диспетчерской зоне осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов. Задаваемые диспетчером ОВД эшелоны (высоты) полёта должны быть не менее безопасных в данном секторе.

В диспетчерской зоне радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ОРЛ-А.

2.2 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

При обслуживании воздушного движения в диспетчерской зоне и в диспетчерском районе Певек используется ОРЛ-А с использованием вторичной радиолокации.

Радиолокационный контроль и ОВД осуществляется с использованием режимов работы «УВД» и «RBS». В случае отсутствия на ВС бортового ответчика, работающего в режиме «RBS», или если вторичный радиолокатор не работает в режиме «RBS», по указанию органа ОВД обслуживание воздушного движения осуществляется с использованием режима работы системы вторичной радиолокации «УВД».

5. Landing restrictions

RWY 35 is preferential and is used to the maximum extent, provided weather conditions and air situation allow.

Immediately prior to the final approach segment excessive rates of descent should be avoided (if possible).

Change of ACFT flight configuration and flight speed within noise abatement procedures shall be carried out in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual specific for the given type of ACFT.

Flying below ILS glide path is PROHIBITED over the course of instrument approach and visual approach execution.

Noise abatement procedures should not involve employment of speed greater than the Indicated Airspeed of descent, prescribed by the Aeroplane Flight Manual specific for the given type of ACFT.

A displaced runway threshold is not used as a noise abatement measure.

Note:

Radio communication with the flight crew must be kept to a minimum, when noise abatement procedures are applied.

UHMP AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Procedures for IFR flights

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (heights) in accordance with rules of vertical and longitudinal separation maintaining the established intervals. The responsibility for providing the established intervals and assigning safe flight levels is imposed on the ATS unit. Vectoring is provided.

2. ATC surveillance procedures

2.1 Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar control using primary surveillance radar in Pevek CTA and CTR is provided by the ATS unit that directly controls ACFT movement.

For the purpose of air traffic flow management ATS units controllers instruct flight crews to reach specified flight levels (heights) and apply vectoring to provide separation required to execute landing taking into account ACFT operational characteristics. Flight levels (heights) assigned by the ATS unit controller must not be below sector MSH.

Radar control of flight operations in Pevek CTR is provided using TAR.

2.2 Radar control and ATS using secondary surveillance radar

ATS using secondary surveillance radar in Pevek CTR and CTA is provided using TAR.

Radar control and ATS are provided using secondary surveillance radar in ATC and RBS modes. If ACFT is not equipped with transponder operating in RBS mode, or if onboard transponder does not operate in RBS mode, by the instruction of the ATS unit, surveillance is provided by employment of ATC mode.

2.3 Потеря радиосвязи

При потере (отказе) радиосвязи экипаж ВС действует в соответствии с процедурами при отказе (потере) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ИКАО и разделе ENR 1.6 АИП России.

При потере радиосвязи после взлета КВС должен выполнить полет по установленной схеме и произвести посадку на аэродроме вылета.

Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме вылета невозможно, по решению КВС ВС может следовать на запасной аэродром по маршруту и на высоте (эшелоне), заданным органом ОВД или на одном из эшелонов, выделенных для полета без радиосвязи: FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления полета.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) ВС обязано следовать на аэродром назначения на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне).

При потере радиосвязи при полете по ПВП ВС следует по утвержденному плану полета до аэродрома первой посадки.

При потере радиосвязи при полете по ППП, когда нет возможности перейти на полет по ПВП, ВС следует на аэродром назначения в соответствии с утвержденным планом полета. В этом случае ВС выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома планируемой посадки и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к времени, указанному в плане полета. Заход на посадку осуществляется по приборам по установленной схеме.

Посадка производится, по возможности, в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

3. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

3.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры применяются с целью предотвращения столкновений ВС с препятствиями на земле и обеспечения безопасности полетов при вылетах ВС с ВПП 17/35 в условиях ограниченной видимости.

О начале применения процедур экипажи ВС оповещаются по АТИС и/или органом ОВД фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*».

В период действия процедур LVP вводятся следующие ограничения:

- ЗАПРЕЩАЕТСЯ взлет не от начала ВПП;

- ЗАПРЕЩАЕТСЯ взлет без остановки на исполнительном старте;

- на РД 1 и/или на ВПП допускается наличие не более одного ВС.

При вылете маршрут руления ВС с МС по РД 1 к линии предварительного старта ВПП 17/35 определяется диспетчером ДПК.

Выруливание ВС с МС 1-4, 10 выполняется на тяге собственных двигателей под руководством и по сигналам ответственного лица (техника ИАС), обеспечивающего выпуск ВС.

Выруливание ВС с МС 5-9 осуществляется буксировкой к месту запуска на РД 1 под руководством руководителя буксировки с последующим выруливанием на ВПП под руководством и по сигналам ответственного лица.

2.3 Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of AIP of Russia.

In the event of radio communication failure after take-off, pilot-in-command must execute flight in accordance with the established procedure and land at the aerodrome of departure.

If unable to land at the aerodrome of departure due to weather conditions or due to another reason, by the decision of the pilot-in-command ACFT can proceed to an alternate aerodrome along the route and at the height (flight level) assigned by the ATS unit or at one of the flight levels established for flights without radio communication: FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on the direction of the flight.

In the event of radio communication failure during climbing to flight level (height) ACFT must proceed to the destination aerodrome at the height (flight level) last assigned by the controller.

In the event of radio communication failure over the course of a VFR flight, ACFT shall proceed in accordance with the approved flight plan to the aerodrome of first landing.

In the event of radio communication failure over the course of an IFR flight, if unable to change to a VFR flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome in accordance with the approved flight plan. In this case flight crew shall maintain the assigned flight level till passing the radio navigation fix of the planned aerodrome of landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to the time indicated in the flight plan. Instrument approach shall be carried out in accordance with the established procedure.

Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

3. Low visibility procedures

3.1 Application of low visibility procedures

Low visibility procedures are applied to prevent ACFT and ground obstacle collisions and provide safety of departure operations from RWY 17/35 in low visibility conditions.

Flight crews are informed about implementation of low visibility procedures through ATIS broadcast and/or by the ATS unit using the phrase: «*Low visibility procedures in progress, check your minimum*».

When LVP are in force, the following restrictions are imposed:

- it is PROHIBITED to take off not from the RWY beginning;

- it is PROHIBITED to take off without stop at the line-up position;

- not more than 1 ACFT can be present on TWY 1 and/or RWY.

Departing ACFT are assigned taxi route from stand to RWY 17/35 runway-holding position via TWY 1 by “Pevek-Radar” controller.

ACFT shall taxi from stands 1-4, 10 under own engines power by the instructions of the aerodrome engineering service specialist providing ACFT departure.

ACFT shall be towed from stands 5-9 to start-up position on TWY 1 under the supervision of the aerodrome specialist in charge of towing operations and then taxi to the RWY under the supervision and by the signals of the aerodrome specialist.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера ДПК.

Освобождение РД 1 ВС определяется:

- по докладам экипажа ВС о занятии ВПП перед вылетом;

- по докладам экипажа ВС о прибытии на МС, содержащим следующую фразеологию: *«Позывной ВС ..., на МС ...».*

При освобождении ВПП ВС после остановки на РД 1 и выключения двигателей буксируется к МС.

Ответственность за несанкционированный выезд на ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

Выруливание ВС производится при максимальной осмотрительности со стороны командира ВС и на минимальной скорости руления.

Ответственность за назначение маршрута руления возлагается на диспетчера ДПК.

Ответственность за безопасность руления ВС на перроне возлагается на лицо, руководящее выпуском ВС, а при буксировке ВС – на лицо, руководящее буксировкой. Буксировка производится с включенными на ВС аэронавигационными огнями.

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

Введение в действие процедур LVP: дальность видимости на ВПП (RVR) менее 550 метров.

Прекращение действия процедур LVP: RVR 550 метров и более.

При улучшении метеоусловий (при RVR 550 метров и более) орган ОВД обеспечивает включение сообщения в передаваемую информацию АТИС и/или сообщает экипажу ВС: *«Отмена процедуры в условиях ограниченной видимости».*

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

См. АД 2.9, АД 2.14, АД 2.15.

Перрон оборудован прожекторным освещением.

4. Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерской зоны, диспетчерского района Певек

При полетах по ПВП необходимо:

- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь с органом ОВД, под управлением которого находится ВС;

- иметь разрешение соответствующего органа ОВД;

- сохранять визуальный контакт с землей;

- выполнять команды органа ОВД.

ПВП предусматривают выдерживание установленных интервалов между ВС без изменения заданной высоты (эшелона), а при полете ниже нижнего эшелона, кроме того, выдерживание истинной безопасной высоты, выдерживание установленного маршрута (схемы) с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств.

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

Flight crew should read back all instructions of “Pevek-Radar” controller.

TWY 1 is considered vacant:

- after flight crews of departing ACFT report occupation of RWY;

- after flight crews of arriving ACFT report parking of ACFT on stand using the following phraseology: *«ACFT call sign ..., on stand...».*

When vacating the RWY, ACFT shall stop on TWY 1, shut down engines and then be towed to the stand.

The responsibility for runway incursion and non-compliance with the assigned taxi routes on the manoeuvring area is imposed on the flight crew.

ACFT shall taxi out of stands at minimum speed with pilot-in-command exercising extreme caution.

The responsibility for assigning taxi route is imposed on “Pevek-Radar” controller.

Aerodrome specialist providing ACFT departure is responsible for safety of taxi operations on the apron and the specialist in charge of tow operations is responsible for safety of towing. ACFT navigation lights shall be switched on, when ACFT is under tow.

3.2 Weather conditions for LVP application

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

Low visibility procedures are cancelled, when RVR is 550 m or above.

When weather conditions improve (RVR value is 550 m or above) the following phraseology is included in ATIS broadcast (at the initiative of the ATS unit) and/or is transmitted to the flight crews by the ATS unit: *“Low visibility procedures cancelled”.*

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

See tables AD 2.9, AD 2.14, AD 2.15.

Apron is equipped with floodlights.

4. Procedures for VFR flights within Pevek CTR, CTA

Requirements for VFR flights:

- to maintain two-way radio communication with the ATS unit that controls ACFT flight operation;

- to obtain clearance of the appropriate ATS unit;

- to maintain visual reference to the ground;

- to follow ATS unit instructions.

Visual flight rules require maintaining the established intervals between aircraft without changing the assigned height (flight level), and during flights at heights below the lower flight level, besides that, require maintaining true safe height and established route (flight pattern) using visual orientation and employing AVBL navigation aids.

Pilot-in-command must follow visual flight rules, and in case of necessity to change to an IFR flight, timely report to the ATS (Flight Control) unit.

УХМП АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

UHMP AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Скопление птиц в окрестностях аэродрома Bird concentrations in the vicinity of the aerodrome								
Сезонная миграция Seasonal migration				Суточная миграция/Daily migration Чайки, утки/Gulls, ducks				
Сроки перелетов Migration periods	Период максимальной интенсивности Period of MAX intensity	Высота миграции (м) Migration height (M)	Основное направление миграции Main direction of migration	Время миграции Migration periods	Период максимальной интенсивности Period of MAX intensity	Основное направление полета Main direction of migration	Высота миграции (м) Migration height (M)	Примечания Notes
Весна Осень Spring Autumn	Утренние и вечерние часы Morning and evening hours	От 5 м до 2000 м From 5 M to 2000 M	Северо-Восток NE	15 июля - 25 сентября July 15 - September 25	2000-2200 UTC 2000-2200 UTC	СЗ - СВ NW - NE	От 5 м до 200 м From 5 M to 200 M	Представляет большую опасность перелет птиц в районе водоемов около ОПРС РК, ДПРМ ВМ, БПРМ В Bird migration in the vicinity of water reservoirs near NDB PK, LOM BM and LMM B poses a serious threat.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

Организуется визуальное наблюдение за скоплением птиц. В случае опасной орнитологической обстановки принимаются меры по отпугиванию птиц с помощью биоакустического прибора, информированию экипажей. При необходимости полеты ограничиваются или прекращаются.

Информация о сложной орнитологической обстановке передается по каналу вещания АТИС фразой: *«Наблюдаются перелеты птиц»*, которая означает возможное (вероятное) нахождение птиц в любой точке в секторе взлета и посадки. В случае выявления значительного скопления птиц, изменения их места скопления или направления перелета, типа их поведения, по решению главного оператора и указанию руководителя полетов возможно кратковременное включение в сводку АТИС дополнительной конкретизирующей информации об особенностях орнитологической обстановки.

Экипажи ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, должны усилить осмотрительность и действовать по указанию РП (диспетчера), а также включить посадочные фары.

Radar control of bird migration is not AVBL.

Visual observation of bird concentrations is conducted. If the ornithological situation becomes dangerous, measures are taken to scare birds using bio-acoustic systems, information is passed on to the flight crews. Flight operations are restricted or suspended, if necessary.

Information about hazardous ornithological situation is included in ATIS broadcast, phrase: *"Bird migrations observed"* is used, meaning possible (probable) presence of birds at any point of the take-off/landing sector. In case significant bird concentrations are observed, changes of places of bird concentration or direction of bird migration, or change in bird behaviour are detected, by the decision of the AD administration and by the instruction of the Flight Control Officer, additional detailed information on specific details of the ornithological situation may be included in ATIS broadcast for a short-term period.

Having received information regarding hazardous ornithological situation, flight crews must increase caution and follow the instructions of the Flight Control Officer (controller), switch on landing lights.

УХМП АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UHMP AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.2 UHMP-31 AD 2.2 UHMP-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 17/35	AD 2.2 UHMP-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.2 UHMP-39
Area Chart – ICAO	AD 2.2 UHMP-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.2 UHMP-57
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 17	AD 2.2 UHMP-69
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 35	AD 2.2 UHMP-70
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 17	AD 2.2 UHMP-71
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 35	AD 2.2 UHMP-72
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 17	AD 2.2 UHMP-73
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 35	AD 2.2 UHMP-74
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 35	AD 2.2 UHMP-75
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 17/35	AD 2.2 UHMP-87
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 17/35	AD 2.2 UHMP-88
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 17	AD 2.2 UHMP-89
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 35	AD 2.2 UHMP-90
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 35	AD 2.2 UHMP-91
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z RWY 35	AD 2.2 UHMP-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y RWY 35	AD 2.2 UHMP-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X, LOC X RWY 35	AD 2.2 UHMP-99
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 17	AD 2.2 UHMP-101
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 35	AD 2.2 UHMP-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 17	AD 2.2 UHMP-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 35	AD 2.2 UHMP-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 17	AD 2.2 UHMP-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 35	AD 2.2 UHMP-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 35	AD 2.2 UHMP-107
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 17/35	AD 2.2 UHMP-113
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 17	AD 2.2 UHMP-139
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 35	AD 2.2 UHMP-140
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 17	AD 2.2 UHMP-147
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 35	AD 2.2 UHMP-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 17	AD 2.2 UHMP-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 35	AD 2.2 UHMP-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 17	AD 2.2 UHMP-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 35	AD 2.2 UHMP-158
VFR Departure Chart RWY 17	AD 2.2 UHMP-203
VFR Departure Chart RWY 35	AD 2.2 UHMP-204
VFR Arrival Chart RWY 17	AD 2.2 UHMP-205
VFR Arrival Chart RWY 35	AD 2.2 UHMP-206