

УЛАМ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
ULAM AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УЛАМ НАРЬЯН-МАР
ULAM NARYAN-MAR

УЛАМ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
ULAM AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

| | | |
|----|---|--|
| 1. | Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD | 673825с 0530717в. 673825N 0530717E. |
| 2. | Направление и расстояние от города Direction and distance from city | 1.5 км В г. Нарьян-Мар 1.5 KM E of Naryan-Mar |
| 3. | Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature | 43 фт/ 13 м/ 15°C 43 FT/ 13 M/ 15°C |
| 4. | Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN | 3 м 3 M |
| 5. | Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change | 24°В (2021)/ 10°В 24°E (2021)/ 10°E |
| 6. | Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS | АО «Нарьян-Марский ОАО», Россия, 166000, Ненецкий АО, г. Нарьян-Мар, переулок Аэропортовский, д. 1, здание А "Naryan-Mar United Aviation Squadron" JSC, 1/A, pereulok Aeroportovskiy, Naryan-Mar, Nenetskiy Avtonomnyy Okrug, 166000, Russia Тел./Tel.: (81853) 91-501; (81853) 91-555 Факс/Fax: (81853) 91-521 AFTN: УЛАМАКЪЪ/ULАМАКХХ e-mail: office@avianao.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 |

УЛАМ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
ULAM AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

| | | |
|-----|--|--|
| 1. | Администрация АД AD Administration | Пн-Пт: 0500-1400 Сб, Вс, празд: не работает MON-FRI: 0500-1400 SAT, SUN, HOL: U/S |
| 2. | Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration | нет NIL |
| 3. | Медицинская и санитарная служба Health and sanitation | 0500-1600 |
| 4. | Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office | 0500-1600 |
| 5. | Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO) | 0500-1600 |
| 6. | Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office | 0300-1700 |
| 7. | ОВД ATS | 0445-1615 |
| 8. | Заправка топливом Fuelling | 0430-1500 |
| 9. | Обслуживание Handling | П/Р HS |
| 10. | Безопасность Security | к/с H24 |
| 11. | Противообледенение De-icing | 0500-1600 |
| 12. | Примечания Remarks | 1. Регламент работы АД: 0500-1600 AD OPR HR: 0500-1600 2. Тм=UTC + 3 часа LT=UTC + 3 HR |

УЛАМ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
ULAM 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, PT/ Aeroshell Oil, FH-51, Турбоникойл-98, AVGAZ-100LL TS-1, RT/ Aeroshell Oil, FH-51, Turbonikoil-98, AVGAZ-100LL |
| 3. | Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity | Имеется, ограничений нет AVBL, no restrictions |
| 4. | Средства по удалению льда De-icing facilities | Имеется 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 в АТБ Minor repairs at aircraft repair base |
| 7. | Примечания Remarks | нет NIL |

УЛАМ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
ULAM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Гостиницы Hotels | Имеются в г. Нарьян-Мар и п. Искателей AVBL in Naryan-Mar and Iskateley settlement |
| 2. | Рестораны Restaurants | Кафе в здании аэровокзала и в г. Нарьян-Мар Coffee shops the airport Terminal and in Naryan-Mar |
| 3. | Транспортное обслуживание Transportation | Автобус, такси Bus, taxi |
| 4. | Медицинское обслуживание Medical facilities | Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больница в г. Нарьян-Мар Medical post in the airport Terminal, ambulance service, hospital in Naryan-Mar |
| 5. | Банк и почтовое отделение Bank and Post Office | Банкоматы в аэровокзале, банк и почтовое отделение в городе Cash machines in the airport Terminal, bank and post office in the city |
| 6. | Туристическое бюро Tourist Office | Имеется в городе AVBL in the city |
| 7. | Примечания Remarks | нет NIL |

УЛАМ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
ULAM AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

| | | |
|----|---|--|
| 1. | Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting | кат. 5, согласно регламенту работы аэропорта кат. 3, вне регламента работы аэропорта CAT 5, according to AD OPR HR CAT 3, outside AD OPR HR |
| 2. | Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment | Имеется AVBL |
| 3. | Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft | Осуществляется силами оператора аэродрома Carried out by the airport operator |
| 4. | Примечания Remarks | нет NIL |

УЛАМ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
ULAM AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment | Имеются AVBL |
| 2. | Очередность удаления осадков Clearance priorities | 1-я очередь: ВПП 06/24 и соответствующие РД к перронам. 2-я очередь: Перроны и места стоянок ВС. 1. RWY 06/24 and adjoining TWY to the aprons. 2. Aprons and stands. |
| 3. | Примечания Remarks | нет NIL |

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

| | | |
|----|---|--|
| 1. | Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength | Перроны (транзитный, самолетный и вертолетный) - лето/ Aprons (transit, ACFT and HEL) - summer: Железобетон/ Reinforced Concrete, PCN 30/R/C/X/T Перрон (самолетный) / Apron (ACFT): Грунт/ Grass, PCN 5.5 tons МС 1-8, 10-28, 30-33/ Stands 1-8, 10-28, 30-33: Железобетон/ Reinforced Concrete, PCN 30/R/C/X/T МС 34-39 (зима)/ Stands 34-39 (winter): Грунт/Grass, PCN 5.5 tons |
| 2. | Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength | РД/TWY: 4-6 – 18 м/18 М, железобетон/ Reinforced Concrete, PCN 28/R/C/X/T |
| 3. | Местоположение и превышение мест проверки высотометров 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 | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |

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

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands | Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Оси руления ВС, Т-образный знак остановки ВС, номера стоянок, контуры зон обслуживания ВС. Визуальных средств управления рулением нет. Information signs at entrances to RWY, TWY, stands designations. ACFT taxi guide lines, T-shaped ACFT stop sign, stand number, apron safety lines. Taxi guidance visual aids - NIL. |
| 2. | Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT | Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Края ВПП - не маркированы. Края РД - рулежная боковая маркировочная полоса Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways. RWY side stripe marking is not AVBL. TWY edges - taxi side stripe marking. |
| 3. | Огни линии "стоп" Stop bars | нет NIL |
| 4. | Примечания Remarks | нет NIL |

УЛАМ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
ULAM 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

УЛАМ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
ULAM AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

| | | |
|-----|--|---|
| 1. | Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office | АМСГ II разряда Нарьян-Мар Северного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Naryan-Mar Aeronautical Meteorological Station (Civil) - II Northern branch of FSBI (FSBE) "Aviamettelecom of Roshydromet" |
| 2. | Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours | 0300-1700 (UTC) |
| 3. | Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity | АМСГ II разряда Нарьян-Мар 9 часов Naryan-Mar Aeronautical Meteorological Station (Civil) – II, 9 HR |
| 4. | Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance | TREND при выпуске регулярных и специальных сводок TREND along with issuance if routine and special reports |
| 5. | Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided | Устные консультации, инструктаж Verbal consultations, briefing |
| 6. | Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used | SWH, SWM, карты ветра и температуры по высотам, TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, англ. SWH, SWM, upper wind and upper-air forecast charts, TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, ENG |
| 7. | Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation | Приземные карты погоды, карты барической топографии, снимки ИСЗ, местные регулярные и специальные сводки, предупреждения по аэродрому вылета, предупреждения о сдвиге ветра. Surface weather maps, baric topography charts, satellite images, routine weather reports (METAR) and special weather reports (SPECI), warnings for aerodrome of departure, wind shear warnings. |
| 8. | Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information | нет NIL |
| 9. | Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information | ДПП, Вышка APP, TWR |
| 10. | Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.) | нет NIL |

УЛАМ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
ULAM AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

| Обозначения ВПП Номер | ИПУ ВПП МПУ ВПП | Размеры ВПП (м) | Несущая способность (PCN), и поверхность ВПП и концевой полосы торможения | Координаты порога ВПП, волна геоида порога ВПП | Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода |
|--|--|---|---|---|---|
| Designations RWY NR | TRUE BRG MAG BRG | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN), and surface of RWY and SWY | THR coordinates RWY end coordinates, THR geoid undulation | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 06 | 082.08° 058° | 2562x40 | PCN 25/R/B/X/T Reinforced Concrete | 673819.31N 0530528.95E 673830.66N 0530904.06E 3.1 M | THR 30 FT / 9.1 M |
| 24 | 262.14° 238° | 2562x40 | PCN 25/R/B/X/T Reinforced Concrete | 673830.66N 0530904.06E 673819.31N 0530528.95E 3.0 M | THR 41 FT / 12.4 M TDZ 43 FT / 12.9 M |
| Уклон ВПП и концевой полосы торможения | Размеры концевой полосы торможения (м) | Размеры полос, свободных от препятствий (м) | Размеры летной полосы (м) | Свободная от препятствий зона | Примечания |
| Slope of RWY - SWY | SWY dimensions (M) | CWY dimensions (M) | Strip dimensions (M) | OFZ | Remarks |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| See AOC type A | нет/NIL | 210x150 | 2862x300 | нет/NIL | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| See AOC type A | нет/NIL | 210x150 | 2862x300 | нет/NIL | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |

УЛАМ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
ULAM AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

| Обозначение ВПП RWY designator | РДР (м) TORA (M) | РДВ (м) TODA (M) | РДПВ (м) ASDA (M) | РПД (м) LDA (M) | Примечания Remarks |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|--------------------|-----------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 06 | 2562 | 2772 | 2562 | 2562 | нет/NIL |
| 24 | 2562 | 2772 | 2562 | 2562 | нет/NIL |
| From TWY 2 | 330 | 540 | 330 | - | нет/NIL |

УЛАМ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
ULAM AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

| Обозначение ВПП RWY designator | Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST | Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR | VASIS (МЕНТ) PAPI VASIS (МЕНТ) PAPI | Протяженность 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 |
| 06 | SALS 900 M LIL | зелёные green | нет NIL | нет NIL | нет NIL | 2442 M,60 M 1858 M white last 584 M yellow | красные red | нет NIL | нет NIL |
| 24 | SALS 638 M лето/summer 898 M зима/winter LIL | зелёные green | нет NIL | нет NIL | нет NIL | 2442 M,60 M 1852 M white last 590 M yellow | красные red | нет NIL | нет NIL |

УЛАМ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
ULAM 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 | На площадке основного пункта наблюдения – 058. At the main observation point – 058 |
| 3. | Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting | Боковые: РД 4-6. Осевых: нет. Edge: on TWY 4-6. Centre line: NIL. |
| 4. | Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time | На все огни АД / 40 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 40 SEC |
| 5. | Примечания Remarks | нет NIL |

УЛАМ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
ULAM AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

| | | |
|----|--|--|
| 1. | Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation | ВПП/RWY 06 – 673819.31N 0530528.95E |
| 2. | Превышение TLOF/FATO м TLOF and/or/ FATO elevation M | ВПП 06 – 30 фт/ 9 м RWY 06 – 30 FT/ 9 M |
| 3. | Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking | 40x40 м, железобетон, PCN 25/R/B/X/T 40x40 M, Reinforced Concrete, PCN 25/R/B/X/T |
| 4. | Истинный пеленг FATO True BRG of FATO | 001°/360° |
| 5. | Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available | нет NIL |
| 6. | Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting | нет NIL |
| 7. | Примечания Remarks | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |

УЛАМ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
ULAM AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits | Нарьян-Мар диспетчерская зона/ Naryan-Mar CTR: Окружность радиусом 50 км с центром/A circle radius of 50 KM centred at (673824N 0530718E) Нарьян-Мар диспетчерский район/ Naryan-Mar CTA: 665815N 0513437E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 100 км с центром/then clockwise by arc of a circle radius of 100 KM centred at (673824N 0530718E) до/to 673943N 0552833E – 670049N 0545057E – 664725N 0515757E – 665815N 0513437E |
| 2. | Вертикальные границы Vertical limits | Нарьян-Мар диспетчерская зона: от земли до FL050/ Naryan-Mar CTR: GND – FL050 Нарьян-Мар диспетчерский район: выше FL050 до FL200/ Naryan-Mar CTA: above FL050 – FL200 |
| 3. | Классификация воздушного пространства Airspace classification | Класс C Class C |
| 4. | Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s) | Нарьян-Мар-Подход, Вышка рус Naryan-Mar-Podkhod, Vyshka RUS |
| 5. | Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height | 4000 фт /(1210) м 4000 FT /(1210) M |
| 6. | Примечания Remarks | Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |

УЛАМ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
ULAM 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 | 0445-1615 | Аварийная частота Emergency FREQ Резервная частота Reserve FREQ |
| ДПП APP | Нарьян-Мар-Подход Naryan-Mar-Podkhod | 122.000 | 0445-1615 | нет NIL |
| Вышка TWR | Нарьян-Мар-Вышка Naryan-Mar-Vyshka | 127.000 | 0445-1615 | нет NIL |
| АТИС ATIS | Нарьян-Мар-АТИС Naryan-Mar-ATIS | 126.200 | 0445-1615 | нет NIL |
| | Нарьян-Мар-Транзит Naryan-Mar-Tranzit | 131.900 | 0500-1600 | Коммерческий канал Commercial channel |

УЛАМ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
ULAM 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 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 (24°В/→) (24°Е/→) | HPM NRM | 112.3 CH 70X | к/с H24 | 673817.0N 0530639.3E | 100 FT / 30 M | | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| KPM 24 ILS кат. I (24°В/→) LOC 24 (24°Е/→) ILS CAT I | ИРК IRK | 109.5 | П/Р HS | 673817.3N 0530451.7E | | | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ГРМ 24 GP 24 | | 332.6 | П/Р HS | 673824.4N 0530838.8E | | | 3.0° RDH 15.3 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ДПРМ 24 LOM 24 | PK RK | 680 | П/Р HS | 673846.9N 0531414.4E | | | 058°MAG/3.7 KM RWY 24 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| БПРМ 24 LMM 24 | P R | 332 | П/Р HS | 673836.1N 0531047.6E | | | 058°MAG/1.2 KM RWY 24 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ДПРМ 06 LOM 06 | ГА GA | 680 | П/Р HS | 673759.0N 0525927.3E | | | 238°MAG/4.3 KM RWY 06 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| БПРМ 06 LMM 06 | Г G | 332 | П/Р HS | 673815.4N 0530415.1E | | | 238°MAG/0.9 KM RWY 06 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ЛККС 06 GLS кат. I GBAS (H) 06 GLS CAT I | G06A | CH 20531 | к/с H24 | | | 37 | 3.0°, TCH 15.0 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ЛККС 24 GLS кат I GBAS (H) 24 GLS CAT I | G24A | CH 20942 | к/с H24 | 673812.9N 0530728.1E | | 37 | 3.0°, TCH 15.0 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ЛККС/ GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV GNSS | УЛАМ ULAM | 111.000 CH 22175 | к/с H24 | | | 350 | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |

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

Руление ВС по аэродрому осуществляется по разрешению диспетчера строго по нанесенной разметке.

Выруливание и заруливание ВС на (с) ГВПП осуществляется по маркированному маршруту руления.

Ответственность за безопасность движения ВС на транзитном перроне, самолетных перронах (Ан-2, ТВС-2МС), вертолетном перроне для Ми-8 и его модификаций, на РД 4, 5, 6 несут специалисты инженерно-авиационной службы и командир ВС, а на остальной части аэродрома (исключая ВПП) ответственность за безопасность движения ВС несет командир ВС.

2. Руление на места стоянки и с них

Руление ночью и днем при видимости менее 2000 м осуществляются на пониженной скорости с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

Выруливание и заруливание на стоянку осуществляется под руководством специалиста инженерно-авиационной службы.

Разворот ВС у порога ВПП 24 производить с особым вниманием по минимальному радиусу разворота ВС, используя участок сопряжения РД 3 с ВПП.

РД 4, 5 не имеют укрепленных обочин. Руление ВС осуществлять на пониженной скорости строго по осевой линии РД на тяге собственных двигателей при повышенном внимании экипажа. Руление ВС Ил-18 и Ан-12 на тяге внутренних двигателей.

3. Зона стоянки вертолетов

МС 10-28 предназначены для установки вертолетов Ми-8 и его модификаций, вертолетов классом и размерами меньше.

4. Перрон. Руление в зимних условиях

МС 1-3 предназначены для стоянки ВС индекса 4.

МС 4-8 предназначены для стоянки ВС индекса 3.

МС 30-33 (лето), 34-39 (зима) предназначены для стоянки ВС Ан-2, ТВС-2МС.

Обработка ВС противообледенительными жидкостями осуществляется на МС.

В зимний период при наличии на площади маневрирования снега, льда, руление осуществляется с максимальной осмотрительностью.

5. Ограничение при рулении

Максимальная скорость руления по РД 4 – 10 км/ч.

РД 1, 2, 3, 7 и МРД закрыты для руления.

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

Учебно-тренировочные и технические испытательные полеты осуществляются по согласованию с органом ОВД.

Независимо от времени суток разрешается производить учебно-тренировочные полеты над аэродромом одновременно не более чем двум воздушным судам. При отсутствии рейсовых воздушных судов количество тренирующихся над аэродромом может быть увеличено до трех. В случае интенсивного воздушного движения в районе аэродрома органу ОВД предоставляется право прекратить учебно-тренировочные полеты.

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

Taxiing of ACFT on the aerodrome shall be carried out by controller's clearance, strictly along the marking.

Taxiing of ACFT onto/from grass RWY shall be carried out along the marked taxi route.

The responsibility for safety of ACFT movement on the transit apron, aprons designated for An-2, TVS-2MS ACFT, helicopter apron designated for Mi-8 and its modifications, TWY 4, 5, 6 is imposed on the specialists of the AD engineering service and pilot-in-command; the responsibility for safety of ACFT movement on the remaining part of the aerodrome (excluding RWY) is imposed on the pilot-in-command.

2. Taxiing to and from stands

At night and in the day-time, when visibility is below 2000 m, ACFT shall taxi at reduced speed with navigation and taxi lights on.

ACFT shall taxi into/out of stands under the supervision of the AD engineering service specialist.

ACFT turn at RWY 24 THR shall be carried out at the minimum radius of turn, employing junction of TWY 3 and RWY, with flight crew exercising extreme caution.

TWY 4, 5: reinforced shoulders are not provided. ACFT shall taxi under own engines power, at reduced speed strictly along TWY centre line, with flight crew exercising extreme caution. Il-18 and An-12 ACFT shall taxi under inboard engines power.

4. Parking area for helicopters

Stands 10-28 are designated for parking of Mi-8 HEL and its modifications, helicopters of class below and smaller dimensions.

4. Apron – taxiing during winter conditions

Stands 1-3 are designated for index 4 ACFT.

Stands 4-8 are designated for index 3 ACFT.

Stands 30-33 (in summer), stands 34-39 (in winter) are designated for An-2, TVS-2MS (turboprop plane of general purpose aviation) ACFT.

Aircraft de-icing treatment shall be carried out on stands.

In winter, when there is snow and ice on the manoeuvring area, taxiing shall be carried out with extreme caution.

5. Taxiing – limitations

Maximum taxiing speed established for TWY 4 – 10 km/h.

TWY 1, 2, 3, 7 and MAIN TWY are not AVBL for taxiing.

6. Training and practice flights, test and evaluation flights, use of the runway

Training and practice flights are conducted by arrangement with ATS unit.

It is permitted for not more than 2 ACFT to execute training and practice flights at the aerodrome at any time of the day. If there are no scheduled flights, 3 ACFT can execute training and practice flights at the aerodrome. In case of intense air traffic in the terminal area, ATS unit has the right to suspend training and practice flights.

7. Ограничение полетов вертолётов

Для вертолетов проверка тяговых характеристик производится в зоне для посадки вертолетов или площади маневрирования аэродрома.

Вертолеты на ползковом шасси в точку взлета (с точки посадки) рулят по воздуху по линии разметки.

УЛАМ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

В целях уменьшения неблагоприятного воздействия авиационного шума при соответствующих метеорологических условиях рекомендуется производить взлёт с ВПП 06, посадку на ВПП 24.

УЛАМ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерского района Нарьян-Мар

Для полетов по ППП в диспетчерском районе Нарьян-Мар установлены стандартные маршруты вылета по приборам (SID), стандартные маршруты прибытия по приборам (STAR), схемы захода на посадку, схемы ухода на второй круг, зоны ожидания.

В целях оптимизации траекторий полетов воздушных судов, следующих по стандартным маршрутам вылета (прибытия), стандартным маршрутам вылета (прибытия) зональной навигации, орган ОВД может применять процедуру "Прямо на".

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на орган ОВД.

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

Значение давления QFE выдается диспетчером ОВД по запросу экипажа ВС.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах или по давлению в гПа, должны располагать переводными таблицами, позволяющими выполнить указание диспетчера о выдерживании высоты.

Воздушному судну, не оборудованному для возможности выдерживать высоту полета в футах по давлению QNH, по запросу экипажа ВС, может быть назначена высота в метрах по давлению QFE.

Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД.

При встрече с опасными метеорологическими явлениями, отказе авиационной техники и тому подобным, в целях обеспечения безопасности полёта на заданной высоте (эшелоне) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять высоту (эшелон) полёта с немедленным докладом об этом органу ОВД.

Переход от полета по правилам полетов по приборам (ППП) к полету по правилам визуальных полетов (ПВП) разрешается только в том случае, когда орган обслуживания воздушного движения получает составленное командиром воздушного судна сообщение, которое содержит фразу: «Отменяю полет по ППП» и любые изменения, подлежащие внесению в его текущий план полета. Не следует прямо или косвенно предлагать переходить от полета по ППП к полету по ПВП.

При полетах по ППП в пределах диспетчерского района Нарьян-Мар необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа в соответствующую зону ответственности;

7. Helicopter traffic – limitation

Helicopter rotor thrust test shall be conducted on helicopter landing site or AD manoeuvring area.

Skid equipped helicopters shall air taxi to the take-off point (from the landing point) along the marking.

ULAM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

RWY 06 is noise preferential for take-off, RWY 24 is noise preferential for landing under favorable meteorological conditions.

ULAM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

Procedures for IFR flights within Naryan-Mar CTA

SID and STAR routes, Instrument Approach and missed approach procedures, holding areas are established for flight operations under IFR in Naryan-Mar CTA.

ATS unit can apply "Direct to" instruction to optimize flight paths of ACFT proceeding along SID (STAR) routes and SID (STAR) RNAV routes.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels maintaining the established intervals. The responsibility for providing the established intervals and assignment of safe flight level is imposed on the ATS unit.

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

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

Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure must have conversion tables allowing to interpret the instruction obtained from the ATS unit.

ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure can be assigned height in metres based on QFE pressure upon request of the flight crew.

Change of flight level is permitted by the instruction of the ATS unit.

Pilot-in-command has the right to change flight altitude (flight level) at own discretion to ensue flight safety at assigned flight altitude (flight level) in case of encounter with dangerous weather phenomena, ACFT equipment failure, etc., immediately reporting it to ATS unit.

Change from IFR flight to VFR flight is permitted only after ATS unit receives a message from the pilot-in-command containing the following phrase: "IFR flight plan cancelled" and information about any changes that should be included in the current FPL. It is prohibited for the ATS unit to explicitly or implicitly advise the pilot-in-command to change from an IFR flight to a VFR flight.

Requirements for IFR flights within Naryan-Mar CTA:

- to obtain clearance of the ATS unit, before ACFT enters the respective area of responsibility;

- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания органа ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ – диапазоне.

Разрешается выполнение захода на посадку с применением визуального маневрирования на ВПП 06/24.

Процедуры полетов в диспетчерском районе Нарьян-Мар по маршрутам зональной навигации RNAV

Стандартный маршрут прибытия зональной навигации - STAR RNAV и стандартный маршрут вылета зональной навигации - SID RNAV могут быть назначены диспетчером ОВД или запрошены экипажем ВС.

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

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах STAR RNAV / SID RNAV или выдерживание STAR RNAV / SID RNAV не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ОВД и запросить STAR/ SID традиционной навигации или векторение.

Визуальный заход на посадку

Визуальный заход на посадку производится:

- по запросу КВС;
- по инициативе органа ОВД по согласованию с экипажем.

Подход к аэродрому для выполнения визуального захода на посадку осуществляется по опубликованным в документах аэронавигационной информации схемам и картам прибытия и захода на посадку, либо с применением процедуры радиолокационного векторения в точку ДПРМ.

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.

Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерского района

При приеме воздушного судна на обслуживание на основе системы наблюдения ОВД орган ОВД осуществляет его опознавание, о чем информирует экипаж воздушного судна. После этого опознавание сохраняется до прекращения обслуживания на основе системы наблюдения.

В случае последующей потери опознавания орган ОВД должен проинформировать об этом экипаж воздушного судна.

Радиолокационное наведение

Минимально безопасные высоты при радиолокационном векторении указаны на страницах AD 2.1 ULAM-57/57.1.

При заходе на посадку по приборам векторение обеспечивается посредством указания пилоту конкретных курсов, позволяющих экипажам ВС выдерживать необходимую линию пути, и продолжается до выхода ВС на конечный этап захода на посадку по приборам.

- to report ACFT position upon request of the ATS unit;
 - to follow ATS unit instructions;
 - to maintain two-way radio communication on VHF frequency.
- RWY 06/24 is AVBL for executing circling approach (visual circling manoeuvre).

Procedures for RNAV flights in Naryan-Mar CTA

STAR RNAV and SID RNAV can be assigned by the ATS unit controller or requested by the flight crew.

STAR RNAV and SID RNAV are AVBL for ACFT with certified equipment, operated by flight crews having appropriate operational approval.

If flight crew has no information on STAR RNAV/SID RNAV parameters or if unable to maintain the assigned STAR RNAV/SID RNAV, flight crew must inform ATS unit controller and request conventional STAR/SID routes or vectoring.

Visual approach

Visual approach shall be carried out:

- upon request of the pilot-in-command;
- at the initiative of the ATS unit after coordination with the flight crew.

Arrival to the aerodrome for execution of visual approach shall be carried out in accordance with STAR and approach procedures and charts published in the aeronautical information documents, or ACFT shall be vectored to LOM.

Flight crew bears full responsibility for maintaining a safe descent profile.

ATS unit clears an ACFT to execute visual approach after pilot-in-command reports establishing visual contact with RWY of landing or its references.

ATC surveillance procedures within CTA

Before providing radar surveillance service to an aircraft, identification of the ACFT is established by the ATS unit and flight crew is informed. Thereafter, identification will be maintained until termination of the radar surveillance.

If ACFT identification is lost when ACFT is under radar surveillance, ATS unit must inform the flight crew.

Radar vectoring

Minimum safe altitudes for radar vectoring are indicated on pages AD 2.1 ULAM-57/57.1.

When ACFT execute instrument approach, radar vectoring is provided by assignment of specific courses that enable flight crews to maintain the required track, and is continued until ACFT establishes on the final approach track.

Разрешение на заход выдается органом ОВД одновременно с последним заданным курсом. После получения разрешения на заход экипаж ВС должен выдерживать последний заданный курс до входа в зону действия средств наведения на конечном этапе захода на посадку, затем без дополнительных указаний органа ОВД выполняет поворот на линию, заданную средством наведения на продолженном конечном этапе захода на посадку.

Векторение заканчивается после команды диспетчера ОВД «Заход разрешаю». Экипаж принимает на себя ответственность за безопасную навигацию.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Применяется.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Основным режимом вторичной радиолокации является режим «RBS». В случае отсутствия на ВС бортового ответчика, работающего в режиме «RBS», по указанию диспетчера «Вышки» обслуживание воздушного движения осуществляется с использованием режима «УВД».

Потеря радиосвязи

При потере (отказе) радиосвязи экипаж воздушного судна действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи изложенными в разделе ENR 1.6.1 АИП России.

Во всех случаях экипаж имеет возможность:

- принять меры к восстановлению связи с диспетчером Нарьян-Мар-Подход на частоте 122.000 МГц (либо диспетчером «Нарьян-Мар-Вышка» - 127.000 МГц, «Нарьян-Мар-Информация» - 128.000 МГц / «Петербург-контроль» - 133.200 МГц, «Нарьян-Мар-Транзит» - 131.900 МГц или по КВ-каналу «Петербург-Радио» на частоте 5596 кГц или на частоте 3422 кГц) непосредственно или через другие воздушные суда, при необходимости, может использоваться аварийная частота 121.500 МГц;

- воспользовавшись мобильной связью, позвонить на служебный телефон РП аэродрома Нарьян-Мар 8-81853-45160;

- прослушивать на частоте ДПРМ 680 кГц информацию и указания органа ОВД.

Процедуры в условиях ограниченной видимости

Для оповещения служб аэродрома о выполнении полетов в условиях дальности видимости на ВПП 550 м и менее используется термин «*Действуют процедуры при ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*».

Цель процедуры: предотвращение столкновения ВС в условиях ограниченной видимости.

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости ЗАПРЕЩАЮТСЯ:

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

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП. Выезд на ВПП, при необходимости, разрешается только спецмашинам.

Экипажи ВС получают информацию о применении процедуры при ограниченной видимости из АТИС или от диспетчера ОВД.

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

При применении процедур в условиях ограниченной видимости используются огни малой интенсивности.

ATS unit issues approach clearance along with assigning the last course. After obtaining approach clearance, flight crew must maintain the last assigned course until ACFT enters the coverage area of the navigation aid on the final approach segment. After that, ACFT shall be vectored to intercept the final approach track – this doesn't require additional instructions from the ATS unit.

Radar vectoring is terminated, after ATS unit controller's instruction "Cleared for approach". Flight crew shall take responsibility for safe navigation.

Radar Control Service and ATS using primary surveillance radar

AVBL.

Radar Control Service and ATS using secondary surveillance radar

RBS is the basic secondary surveillance radar mode. If ACFT is not equipped with transponder operating in RBS mode, by the instruction of TWR controller, surveillance is provided using ATC mode.

Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew shall follow communication failure procedures set forth in section ENR 1.6.1 of AIP of Russia.

In all cases flight crew can:

- take measures to restore communication with "Naryan-Mar-Podkhod" controller on frequency 122.000 MHz (or "Naryan-Mar-Vyshka" controller on frequency 127.000 MHz, "Naryan-Mar-Information" controller on frequency 128.000 MHz, "Peterburg-Control" controller on frequency 133.200 MHz, "Naryan-Mar-Tranzit" controller on frequency 131.900 MHz, "Peterburg-Radio" on HF 5596 kHz or 3422 kHz) directly or via other aircraft. If necessary, emergency frequency 121.500 MHz can be used;

- use mobile communication to contact Flight Control Officer of Naryan-Mar AD, tel. 8-81853-45160;

- maintain listening watch on LOM FREQ 680 kHz for ATS unit instructions and information.

Low visibility procedures

Aerodrome services are informed about LVP implementation, when RVR is 550 m or below using the following phraseology: "*Low visibility procedures in progress, check your minimum*".

LVP are implemented to prevent collision of ACFT in low visibility conditions.

When LVP are in force it is PROHIBITED:

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

When LVP are in force, only one ACFT can be present on TWY or RWY. Only special vehicles are permitted to taxi onto the RWY, if required.

Flight crews are informed about LVP implementation via ATIS or by the ATS unit controller.

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

Low intensity lighting is used, when LVP are in force.

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

Ограничения по использованию ВПП и оборудования при использовании процедур в условиях ограниченной видимости не устанавливаются.

Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерского района Нарьян-Мар

При полетах по ПВП необходимо:

- иметь двустороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение органа ОВД;
- сообщать свое местоположение при необходимости;

- выполнять команды органа ОВД.

При наличии на части ВПП производственного дыма или метеоявлений, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, командиру вертолета разрешается взлет или посадка в той части ВПП, где метеосостояние соответствует его минимуму.

Ответственность за безопасность полета в указанных условиях несет командир вертолета.

Вертолетам разрешается производить посадку/взлет на/с свободную часть перрона, площади маневрирования с соблюдением установленных требований и ограничений.

При выполнении взлета вертолетов (кроме взлета с ВПП), экипаж вертолета самостоятельно определяет отсутствие препятствий и производит взлет после получения разрешения на вылет от диспетчера "Вышки".

При выполнении посадки вертолетов (кроме посадки на ВПП), экипаж вертолета самостоятельно определяет отсутствие препятствий на месте приземления, производит посадку или уход на второй круг с последующим докладом диспетчеру «Вышки».

Посадка Ан-2 и ТВС-2МС может производиться с перелетом при условии, если зона приземления маркирована знаками.

Для Ан-2 и ТВС-2МС взлет и посадка с попутной составляющей ветра до 3 м/с разрешается при выполнении тренировочных полетов и в особых случаях в полете.

ГВПП 03/21 и ГВПП 11/29 находятся вне зоны видимости диспетчера «Вышки». Аэродромное диспетчерское обслуживание наземного движения на ГВПП 03/21 и ГВПП 11/29 не предоставляется.

При выполнении взлета с ГВПП 03/21, ГВПП 11/29 экипаж ВС самостоятельно определяет отсутствие препятствий на ГВПП и производит взлет после получения разрешения на вылет от диспетчера «Вышки».

При выполнении посадки на ГВПП 03/21, ГВПП 11/29 диспетчер разрешает только заход на посадку, а экипаж самостоятельно определяет отсутствие препятствий на ГВПП и производит посадку или уход на второй круг с последующим докладом диспетчеру «Вышки».

УЛАМ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц.

Сезонная миграция: апрель-июнь – на север, северо-восток, восток; август-ноябрь – на юго-запад.

Высота: 2000 фт/600 м - 4000 фт/1200 м.

Суточная миграция: в утренние часы с 6 до 11 часов, вечерние часы с 15 до наступления темноты.

Высота: 2000 фт/600 м - 4000 фт/1200 м.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

Информация о перелетах птиц в районе аэродрома передается в информации АТИС или от диспетчера ОВД.

RWY and relevant equipment approved for low visibility operations

No restrictions are established with regard to RWY operations and use of relevant equipment, when LVP are in force.

Procedures for VFR flights within Naryan-Mar CTA

Requirements for VFR flights:

- to maintain two-way radio communication;
- to obtain clearance of the ATS unit;
- to report ACFT position, if required;

- to follow ATS unit instructions.

If existing meteorological conditions or presence of industrial smoke lead to deterioration of visibility on a RWY segment to a value below the minimum, pilot-in-command of the helicopter is allowed to take off from or land on the segment of the RWY, where meteorological conditions conform to his minimum.

Pilot-in-command of the helicopter is responsible for flight safety under the conditions mentioned above.

Helicopters are allowed to take off from and land on the vacant part of the apron, manoeuvring area in accordance with the imposed regulations and restrictions.

During HEL take-off operations (except take-off from the RWY), flight crew shall conduct assessment of the take-off area for existing obstacles at own discretion and execute take-off after obtaining take-off clearance from TWR controller.

During HEL landing operations (except landing on the RWY), flight crew shall conduct assessment of the landing area for existing obstacles at own discretion and execute landing or missed approach. Report to TWR controller is required.

It is permitted for arriving An-2 and TVS-2MS ACFT to overshoot the RWY, provided marking of the TDZ is AVBL.

It is permitted for An-2 and TVS-2MS ACFT to take off and land with tailwind up to 3 m/s in the course of conducting training and practice flights and if abnormal situations occur during the flight.

Grass RWY 03/21 and grass RWY 11/29 are beyond TWR controller's visual line of sight. Ground movement control on grass RWY 03/21 and grass RWY 11/29 is not provided.

When executing take-off from grass RWY 03/21, grass RWY 11/29, flight crew shall conduct assessment of the grass RWY for existing obstacles at own discretion and execute take-off after obtaining take-off clearance from TWR controller.

When executing landing on grass RWY 03/21, grass RWY 11/29, controller issues clearance for approach only, and the flight crew shall conduct assessment of the grass RWY for existing obstacles at own discretion and execute landing or missed approach. Report to TWR controller is required.

ULAM AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration.

Seasonal migration: April - June – N, NE, E; August - November – SW.

Altitude: 2000 ft/600 m - 4000 ft/1200 m.

Daily migration: from 0600 till 1100 in the morning, from 1500 until dark in the evening.

Altitude: 2000 ft/600 m – 4000 ft/1200 m.

Radar control of bird migration is not AVBL.

Information about bird migrations is included in ATIS broadcast or transmitted by the ATS unit.

УЛАМ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
ULAM AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

| | |
|---|------------------------------------|
| Aerodrome Chart – ICAO | AD 2.2 ULAM-31 AD 2.2 ULAM-31.1 |
| Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 06/24 | AD 2.2 ULAM-33 |
| Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO | AD 2.2 ULAM-39 |
| Area Chart – ICAO | AD 2.2 ULAM-55 |
| ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO | AD 2.2 ULAM-57 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 06 | AD 2.2 ULAM-69 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 24 | AD 2.2 ULAM-70 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 06 | AD 2.2 ULAM-71 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 24 | AD 2.2 ULAM-72 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 06 | AD 2.2 ULAM-87 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 24 | AD 2.2 ULAM-88 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 06 | AD 2.2 ULAM-89 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 24 | AD 2.2 ULAM-90 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 06/24 | AD 2.2 ULAM-91 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z, LOC Z RWY 24 | AD 2.2 ULAM-97 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y, LOC Y RWY 24 | AD 2.2 ULAM-98 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X, LOC X RWY 24 | AD 2.2 ULAM-99 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W, LOC W RWY 24 | AD 2.2 ULAM-100 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. VOR Z RWY 06 | AD 2.2 ULAM-101 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. VOR Z RWY 24 | AD 2.2 ULAM-102 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB Z RWY 06 | AD 2.2 ULAM-103 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB Z RWY 24 | AD 2.2 ULAM-104 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB Y RWY 06 | AD 2.2 ULAM-105 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB Y RWY 24 | AD 2.2 ULAM-106 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 06 | AD 2.2 ULAM-107 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 24 | AD 2.2 ULAM-108 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB W RWY 06 | AD 2.2 ULAM-109 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB W RWY 24 | AD 2.2 ULAM-110 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB V RWY 06 | AD 2.2 ULAM-111 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB V RWY 24 | AD 2.2 ULAM-112 |
| Visual Approach Chart – ICAO. RWY 06/24 | AD 2.2 ULAM-113 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 06 | AD 2.2 ULAM-139 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 24 | AD 2.2 ULAM-140 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 06 | AD 2.2 ULAM-147 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 24 | AD 2.2 ULAM-148 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 06 | AD 2.2 ULAM-155 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 24 | AD 2.2 ULAM-156 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 06 | AD 2.2 ULAM-157 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 24 | AD 2.2 ULAM-158 |