УСХН АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
USHN AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УСХН НЯГАНЬ
USHN NYAGAN

УСХН АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
USHN AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	620638с 0653650в в центре ВПП 620638N 0653650E in the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	11 км В г. Нягань 11 KM E of Nyagan
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	110 м/ 361 фт/ 22.8°C 110 M/ 361 FT/ 22.8°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-12 м -12 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	19°В (2019)/ 4.8'В 19°E (2019)/ 4.8'E
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	АО «Аэропорт-Нягань», Россия, 628183, Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, г. Нягань, 12 км автодороги Нягань-Талинка, аэропорт "Airport-Nyagan" JSC, airport, 12 KM, Nyagan-Talinka highway, Nyagan, Khanty-Mansiyskiy Avtonomnyy Okrug-Yugra, Tyumenskaya Oblast, 628183, Russia Тел./Tel.: (34672) 95-503 Факс/Fax: (34672) 95-595 E-mail: navigatciya@mail.ru AFTN: УСХНАПДУ / USHNAPDU
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Координаты ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСХН АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
USHN AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	0330-1200 Кроме выходных и праздничных дней / Except SAT, SUN and HOL
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	нет NIL
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	0400-1200; СБ, ВС: не работает / SAT, SUN: U/S
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	0400-1200; СБ, ВС: не работает / SAT, SUN: U/S
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	0400-1200; СБ, ВС: не работает / SAT, SUN: U/S
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	0200-1200; СБ, ВС: не работает / SAT, SUN: U/S
7.	Служба ОВД ATS	0400-1200; СБ, ВС: не работает / SAT, SUN: U/S
8.	Заправка топливом Fuelling	0400-1200; СБ, ВС: не работает / SAT, SUN: U/S
9.	Обслуживание Handling	0400-1200; СБ, ВС: не работает / SAT, SUN: U/S
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	0400-1200; СБ, ВС: не работает / SAT, SUN: U/S
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0400-1200; СБ, ВС: не работает AD OPR HR: 0400-1200; SAT, SUN: U/S 2. Тм = UTC + 5 часов LT = UTC + 5 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. Вне регламента АД, для вертолётов, выполняющих полёты по сан. заданиям разрешается производить взлёт/посадку с подбором только на ВПП по предварительному согласованию по телефону 8(34672)9-55-91, +7(922)430-00-13 Outside AD OPR HR, HEL executing medical flights are allowed to take off/land only on the RWY, pre-selecting in flight the area on the RWY, which could be used as a landing site. Prior arrangement via telephone: 8(34672) 9-55-91, +7(922) 430-00-13.

УСХН АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
USHN 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/нет TS-1/NIL
3.	Средства заправки топливом/ пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются/22 м^3 – 2 шт., 20 м^3 – 1 шт. AVBL//22 M^3 – 2 units, 20 M^3 – 1 unit
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Аэродромная противообледенительная машина АПМ-14 – 1 шт. ПОЖ: тип 1, тип 4. APM-14 aerodrome de-icer – 1 unit Type I de-icing fluid, Type IV anti-icing fluid
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСХН АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
USHN AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в городе Hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	В городе In the city
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Такси Taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в здании КДП, больницы в городе Medical post in the Tower building, hospitals in the city
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	В городе In the city
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В городе In the city
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСХН АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
USHN AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 6 - 0400-1200, СБ, ВС – не работает CAT 6 - 0400-1200, SAT, SUN – U/S
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Эвакуация ВС, потерявших способность двигаться, осуществляется силами эксплуатанта или иными силами за счет средств эксплуатанта. На АД имеются буксировочные водила для ВС Ил-76, Ту-154/134, Ан-24/26, Як-40/42, CRJ-200, ATR-72, Боинг 737/500, Сухой Суперджет - 100. Removal of disabled ACFT shall be carried out by the ACFT operator or by a third party at the expense of ACFT operator. Tow bars for Il-76, Tu-154/134, An-24/26, Yak-40/42, CRJ-200, ATR-72, Boeing 737/500, Sukhoi Superjet 100 ACFT are AVBL at AD.
4.	Примечания Remarks	На АД отсутствуют аварийные пневмотканевые подъемники для эвакуации ВС. В случае необходимости указанные средства предоставляются АО «Юграавиа» по договору. Emergency lifting bags for removal of ACFT are not AVBL at AD. The above-mentioned equipment shall be provided by «Yugraavia» JSC on a contract basis.

УСХН АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
USHN 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; летной полосы на ширину 10 м от границ ВПП; используемых для руления РД, на всю ширину и на всю длину с откидыванием валов снега; необходимых МС (в т.ч. и на перроне); огней светосигнального оборудования на летной полосе и РД; подготовка зоны КРМ и ГРМ; по необходимости, очистка подходов к аварийно-спасательному оборудованию. Начало очистки МС, РД, перрона производится одновременно с остальными работами первой очереди. **Вторая** очередь: очистка МС, остальных РД, обочин РД на ширину 10 м; очистка дорог и подъездов к объектам служб для обеспечения выпуска ВС немедленно, после возобновления полетов. **Третья** очередь: очистка свободных зон на половину длины, спланированной части летной полосы на ширину 25 м; обочин МС и перрона с планировкой откосов; подъездных путей к объектам радиосвязи и прочим объектам на служебной территории, внутриаэропортовых дорог. **1.** Clearing of RWY; runway strip to a width of 10 M from RWY edge; active TWY over full width and length, including removal of snow banks; essential stands (including stands on the apron); lighting equipment on runway strip and TWY; LOC and GP areas; access roads to emergency and rescue equipment, if required. Clearing of stands, TWY, apron starts simultaneously with other clearing operations of first priority. **2.** Clearing of stands, remaining TWY, TWY shoulders to a width of 10 M; clearing of access roads to facilities of services providing ACFT departure immediately after flight operations are resumed. **3.** Clearing of CWY over half their length, RWY shoulders to a width of 25 M; shoulders of aprons and stands, including planning of slopes; access roads to radio communication and other facilities located on AD service area, inner airport roads.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Южный перрон / South apron МС / Stands: 1-5 - железобетон / Reinforced Concrete, PCN 24/R/A/X/T Северный перрон / North apron MC/Stands: 6-12 - асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 24F/D/Y/T
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: 1 – 20 M, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 24/R/A/X/T 2 – 20 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 31/F/D/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

УСХН АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
USHN 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, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids - NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД, края РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line, TWY edges on all taxiways.
3.	Огни линии “стоп”, огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	нет NIL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УСХН АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
USHN 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

УСХН АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
USHN AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Нягань Филиал Севера Сибири ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Aeronautical meteorological station (civil) Nyagan North Siberian Branch of the Federal State Budgetary Institution «Aviamettelecom of Roshydromet»
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	ПН-ПТ: 0200-1200; СБ,ВС: не работает. Вне регламента: АМЦ Ханты-Мансийск, прогнозы GAMET MON-FRI: 0200-1200; SAT, SUN: U/S. Outside OPR HR: Khanty-Mansiysk Aeronautical Meteorological Centre, GAMET forecasts
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation, periods of validity, interval of issuance	АМЦ Ханты-Мансийск, 9 часов Khanty-Mansiysk Aeronautical Meteorological Centre 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 3 часа TREND 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Individual consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Карты ОЯП, карты температуры и ветра по высотам, METAR, SPECI, TAF, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, предупреждения по аэродрому, о сдвиге ветра, рус Significant weather charts, upper wind and upper-air temperature charts, METAR, SPECI, TAF, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, AD warnings, windshear warnings, RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Кольцевые карты погоды, предупреждения по аэродрому вылета, предупреждения о сдвиге ветра, SIGMET, AIRMET, AIREP Surface weather maps, warnings for aerodrome of departure, wind shear warnings, SIGMET, AIRMET, AIREP
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	АРМ ВИУ, АРМ Митра, МетАвиаБрифинг Automated computer workstation, remote display unit, Mitra automated workstation, MetAviaBriefing
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	КДП TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	СБ, ВС: не работает SAT, SUN: U/S

УСХН АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
USHN 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 покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПТ Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
16	182°25'36" 163°	2532x44	PCN 24/R/A/X/T Reinforced Concrete	620718.6N 0653653.4E 620556.9N 0653646.0E -11.3 M	THR 110 M / 360 FT
34	002°25'36" 343°	2532x44	PCN 24/R/A/X/T Reinforced Concrete	620556.9N 0653646.0E 620718.6N 0653653.4E -11.3 M	THR 104.0 M / 341 FT TDZ 109.2 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)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м) Dimensions of RWY end safety areas (M)	Зона, свободная от препятствий OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2832x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	250x150	2832x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСХН АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
USHN 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
16	2532	2932	2532	2532	нет/NIL
34	2532	2782	2532	2532	нет/NIL

УСХН АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
USHN 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 WBAR colour	VASIS (МЕНТ) 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 colour	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M), colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16	SALS 720 M LIL	зелёные green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2531 M, 60 M 1931 M white, last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
34	SALS 900 M LIL	зелёные green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2531 M, 60 M 1931 M white, last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

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

УСХН АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
USHN AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	ПП 1: 620630.3с 0653627.6в МС 10: 620634.1с, 0653634.0в Helipad 1: 620630.3N 0653627.6E Stand 10: 620634.1N, 0653634.0E
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	ПП 1 / Helipad 1: 25X25, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN24/F/D/X/T МС 10 / Stand 10: 40X40, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN24/F/D/X/T
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСХН АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
USHN AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Нягань диспетчерская зона / Nyagan CTR: 622902N 0645542E, 622802N 0660154E, 621526N 0661922E, 615952N 0662052E, 614810N 0660022E, 614542N 0652418E, 615638N 0645330E, 621256N 0644247E, 622902N 0645542E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Нягань диспетчерская зона: от земли до FL080 Nyagan CTR: GND – FL080
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Нягань-Вышка рус Nyagan-TWR RUS
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	– / (1200) м – / (1200) M
6.	Период использования Hours of applicability	ПН-ПТ: 0400-1200 MON-FRI: 0400-1200
7.	Примечания Remarks	Координаты ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСХН АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
USHN AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000	П/Р HS	Аварийная частота Emergency FREQ Резервная частота Reserve FREQ
КДП TWR	Нягань-Вышка Nyagan-Tower	122.300	П/Р HS	На частоте КДП «Нягань-Вышка» осуществляется передача метеоинформации Meteorological information is transmitted on «Nyagan-Tower» FREQ
	Нягань-Транзит Nyagan-Transit	131.000	ПН-ПТ 0400-1200 MON-FRI 0400-1200	Коммерческий канал Commercial channel
	Нягань-Перрон Nyagan-Appron	118.800	ПН-ПТ 0400-1200 MON-FRI 0400-1200	Связь с наземным техническим персоналом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing

УСХН АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
USHN 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
ДПРМ 16 LOM 16	НА NA	298	П/Р HS	620921N 0653705E			343°MAG/3.8 KM RWY 16 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 16 LMM 16	Н N	615	П/Р HS	620752N 0653656E			343°MAG/1.0 KM RWY 16 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 34 (19°В/–) ILS KAT I LOC 34 (19°E/–) ILS CAT I	ИЛС ILS	110.3	П/Р HS	620743N 0653654E			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 34 GP 34	ИЛС ILS	335.0	П/Р HS	620605N 0653658E			3.0°, RDH 13.1 M/43FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 34 DME 34	ИЛС ILS	CH 40X	П/Р HS	620605N 0653658E	120 M/ 400 FT		Нулевые показания над порогом ВПП 34 Zero indication at RWY 34 THR Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 34 LOM 34	ЛС LS	298	П/Р HS	620354N 0653635E			163°MAG/3.9 KM RWY 34 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 34 LMM 34	Л L	615	П/Р HS	620523N 0653643E			163°MAG/1.0 KM RWY 34 Система координат PZ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УСХН АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

1. Аэропортовые правила

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или методом буксировки. Руление и буксировка производятся строго по линиям разметки.

Обработка ВС противообледенительной жидкостью осуществляется на месте стоянки ВС. Решение о необходимости проведения противообледенительной обработки ВС, принимается совместно КВС и выпускающим специалистом службы наземного обслуживания ВС. По окончании противообледенительной обработки КВС обязан получить код противообледенительной обработки ВС.

2. Руление на места стоянок и с них

Руление (буксировка) производится с разрешения диспетчера органа ОВД.

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от массы ВС, наличие препятствий, ветрового режима, состояния перрона, РД, ВПП и условий видимости.

Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС. Ответственность за соблюдение схем и правил руления несет командир ВС, а диспетчер органа ОВД при выруливании за правильность указаний, информацию об ограничениях и взаимном расположении воздушных судов.

Выруливание/заруливание с/на МС производится по сигналам специалиста службы наземного обслуживания ВС.

Прибытие

За 20-15 минут до расчётного времени прибытия КВС обязан связаться с ПДСП «Транзит» и сообщить:

• номер (позывной) ВС;
• расчётное время прибытия;
• загрузку и количество пассажиров, следующих в Нягань и транзит;
• предельную коммерческую загрузку на следующий рейс, количество кресел;
• фамилию КВС;
• количество топлива (общий остаток, на полёт, на руление);
• дополнительные сведения касающиеся обеспечения стоянки и следующего вылета.

Отправление

Не позднее чем за 40 минут до вылета, КВС сообщает в ПДСП аэропорта:

• номер рейса;
• номер (позывной) ВС;
• фамилию КВС;
• время вылета по плану, время задержки (если известно) с указанием причины;
• предельную коммерческую загрузку;
• количество кресел;
• маршрут полёта;
• дополнительные сведения, касающиеся обеспечения вылета.

USHN AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Airport regulations

Movement of ACFT on the aerodrome shall be carried out by taxiing or under tow strictly along the marking.

ACFT de-icing/anti-icing treatment is conducted on stand. The decision on whether ACFT de-icing/anti-icing treatment is required shall be taken by the pilot-in-command together with the ground handling service specialist providing marshalling services to departing ACFT. After anti-icing treatment is completed, pilot-in-command must obtain anti-icing code.

2. Taxiing to and from stands

Taxi (tow) operations are subject to ATS unit controller’s clearance.

Taxi speed is determined by the pilot-in-command depending on ACFT mass, presence of obstacles, wind and visibility conditions; state of apron, TWY, RWY.

In all cases taxi speed must not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual. Pilot-in-command is responsible for following taxi patterns and procedures, ATS unit controller is responsible for providing accurate instructions, information on restrictions imposed and ACFT relative position to flight crews of taxiing ACFT.

ACFT shall taxi out of/into stands by the signals of ground handling service specialist.

Arrival

Pilot-in-command must contact «Nyagan-Transit» 20-15 minutes prior to ETA and provide the following information:

• ACFT identification number (call sign);
• estimated time of arrival (ETA);
• ACFT payload, number of passengers proceeding to Nyagan and transit passengers;
• maximum commercial payload on the next flight, number of seats;
• surname of the pilot-in-command;
• block (total) fuel: sum of taxi, trip and final reserve fuel;
• additional information concerning provision of ACFT parking and services intended to support ACFT departure.

Departure

Pilot-in-command shall provide the following information to «Nyagan-Transit» not later than 40 minutes prior to departure:

• flight number;
• ACFT identification number (call sign);
• surname of the pilot-in-command;
• time of departure according to FPL, delay period (if aware), indicating the reason;
• maximum commercial payload;
• number of seats;
• flight route;
• additional information concerning provision of services intended to support ACFT departure.

3. Зона стоянки легких и сверхлегких ВС

• на южном перроне МС 1, 2, 3 оборудованы якорными креплениями для швартовки ВС.

• на северном перроне МС 10, 11, 12 оборудованы якорными креплениями для швартовки ВС.

4. Зона стоянки для вертолетов

Для вертолётов типа Ми-8 и классом ниже могут быть использованы МС 2, 3, 4, 5 на южном перроне и МС 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 на северном перроне. Для вертолётов Ми-26 используются МС 4, 5 на южном перроне и МС 6, 10 на северном перроне.

5. Перрон

На аэродроме имеется два перрона: южный и северный.

Маркировка перронов – дневная.

Южный перрон освещается 2 мачтами с прожекторами.

Северный перрон – ночное освещение отсутствует. Используется только в дневное время.

6. Ограничения при рулении

Разворот ВС Ил-76, Ту-154, Ту-134, Ан-12, Ил-18, Як-42, B737-500, RRJ-95, EMB-190/195 осуществлять в уширениях ВПП.

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

Тренировочные полеты, контрольные полеты (КП) вертолётов в районе аэродрома производятся по заявкам (планам) эксплуатанта ВС и обеспечиваются в установленном порядке.

8. Ограничение полетов вертолетов

Вертолеты могут производить взлеты и посадки с (на) любого участка ВПП и ПП 1 северного перрона в любом направлении, кроме закрытых секторов, по согласованию с диспетчером органа ОВД.

Взлёты/посадки вертолётов на ПП 1 производятся только в светлое время суток при значениях видимости 2000 м и более, в период: восход солнца – 15 минут до захода солнца.

Выруливание/заруливание вертолётов на полозковом шасси производится методом руления по воздуху, на минимальной высоте согласно РЛЭ типа ВС.

Взлеты и посадки на места стоянки ВС, находящиеся на южном перроне, ЗАПРЕЩЕНЫ.

На северном перроне на МС 10, разрешены взлёт/посадка вертолёта Ми-26 и ниже классом.

Взлёт/посадка вертолёта Ми-26 с/на МС 10 производится при отсутствии ВС на МС 8, 9.

Взлёт/посадка производится в светлое время суток при значениях видимости более 2000 м.

9. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Эвакуация ВС осуществляется силами эксплуатанта или иными силами за счет средств эксплуатанта.

Работы по эвакуации ВС с летного поля аэропорта Нягань начинаются только с письменного согласия Председателя комиссии по расследованию авиационного события.

Универсальное оборудование для эвакуации ВС предоставляется АО «Аэропорт Нягань». Недостающее оборудование, необходимое для эвакуации конкретного типа ВС предоставляется Эксплуатантом.

Доставка технических средств, необходимых для эвакуации ВС, осуществляется силами и за счет Эксплуатанта.

3. Parking area for small ACFT (General aviation)

• stands 1, 2, 3 located on the South apron are equipped with anchors for mooring of ACFT.

• stands 10, 11, 12 located on the North apron are equipped with anchors for mooring of ACFT.

4. Parking area for helicopters

Stands 2, 3, 4, 5 located on the South apron and stands 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 located on the North apron are AVBL for parking of Mi-8 and class below HEL. Stands 4, 5 on the South apron and stands 6, 10 on the North apron are AVBL for parking of Mi-26 HEL.

5. Apron

Two aprons at AVBL at the aerodrome: the South apron and the North apron.

Day marking is provided on the aprons.

The South apron is illuminated by two light poles.

The North apron is not illuminated at night and is used only in the day-time.

6. Taxiing – limitations

Il-76, Tu-154, Tu-134, An-12, Il-18, Yak-42, B737-500, RRJ-95, EMB-190/195 ACFT shall turn at RWY turn pads.

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

Practice flights, helicopter check test flights in the terminal area shall be carried out according to requests (plans) submitted by the ACFT operator and are provided in accordance with the established procedures.

8. Helicopter traffic - limitation

Helicopters can take off from and land on any segment of the RWY and Helipad 1 located on the North apron in any direction, except closed sectors, by arrangement with ATS unit controller.

Helicopters shall take off from /land on Helipad 1 only in the day-time, when visibility is 2000 m or above, within the period that starts at sunrise and ends 15 minutes before sunset.

Skid equipped helicopters shall air taxi from/onto the stands at minimum height in accordance with the Helicopter Flight Manual of the given type of HEL.

Take-off from and landing on stands located on the South apron are PROHIBITED.

Stand 10 located on the North apron is AVBL for take-off/landing of Mi-26 and class below HEL.

Take-off/landing of Mi-26 HEL from/on stand 10 are permitted, provided stands 8, 9 are vacant.

Take-off/landing shall be carried out in daylight hours, when visibility exceeds 2000 m.

9. Removal of disabled aircraft

Recovery operations shall be carried out by the ACFT operator or by a third party at the expense of the ACFT operator.

ACFT removal operations from the airfield of Nyagan AD are subject to written authorization of the Chairman of the Aircraft Accident and Incident Investigation Committee.

Multi-purpose equipment for removal of ACFT is provided by «Airport-Nyagan» JSC. Other equipment that is not AVBL at the AD, required for removal of specific types of ACFT, is provided by the ACFT operator.

Technical equipment required for recovery operations is delivered by and at the expense of the ACFT operator.

УСХН 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Для снижения воздействия шума схемы маневрирования в районе аэродрома Нягань исключают полеты над городом.

УСХН АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Общие положения

При полетах в диспетчерской зоне аэродрома Нягань (CTR) необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа в CTR;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующих органов ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ – диапазоне.

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляются в метрах по давлению аэродрома (QFE).

При полётах в диспетчерской зоне аэродрома Нягань(CTR) установлены зоны ожидания:

- над ДПРМ LS и БПРМ L (ВПП 34);
- над ДПРМ NA и БПРМ N (ВПП 16);
- над точкой HN009.

Зоны ожидания указаны на соответствующих используемой системе захода на посадку картах захода на посадку. Внеочередной выход ВС из зон ожидания разрешается и обеспечивается с учётом воздушной обстановки по установленным схемам захода на посадку или назначенным траекториям (векторением).

Давление аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) выдается органом ОВД по запросу экипажа ВС.

Назначение ВПП для взлета или посадки производится органом ОВД. Командир ВС обязан запросить другое направление для взлета или посадки, если выполнение взлета или посадки с текущим ветром не обеспечивает безопасности полета.

2. Процедуры полетов по ППП в диспетчерской зоне аэродрома

При полетах по ППП органом ОВД обеспечивается: назначение эшелона полета, установление интервалов эшелонирования, при наличии средств наблюдения ОВД – контроль за выдерживанием экипажами ВС, заданных органом ОВД, маршрутов полета, схем выхода из района аэродрома, снижения и захода на посадку, а также информирование об отклонениях от заданной траектории полета, содействие авиационным поисково-спасательным службам при организации поиска и спасения.

Переход от полета по ППП к полету по ПВП разрешается только в том случае, если диспетчер получает составленное командиром ВС сообщение, которое содержит фразу: «Отменяю полет по ППП» и любые изменения, подлежащие внесению в текущий план полета. Диспетчер должен, как правило, давать только один ответ, а именно подтверждение: «Полет ППП отменен (время)». Не следует прямо или косвенно предлагать экипажу ВС переходить от полета по ППП к полету по ПВП.

USHN AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Flight procedures at Nyagan AD do not allow overflying the city for the purpose of minimizing impact of aviation noise.

USHN AD 2.22. FLIGHT PROCEDURES

1. General

Requirements for flight operations in Nyagan CTR:

- to obtain ATS unit clearance before ACFT enters CTR;
- to report ACFT position, if requested by the ATS unit;
- to follow instructions of appropriate ATS units;
- to maintain two-way radio communication in VHF range.

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

The following holding areas are established for flight operations in Nyagan CTR:

- at LOM LS and LMM L (RWY 34);
- at LOM NA and LMM N (RWY 16);
- at WPT HN009.

Holding areas are shown on the relevant approach charts. ACFT are allowed to execute priority approach in accordance with the established approach procedures or along tracks assigned by vectoring, procedure is provided taking into account the air situation.

QFE pressure, adjusted to mean sea level in QNH, is provided by the ATS unit upon request of flight crew.

ATS unit assigns RWY for take-off and landing. Pilot-in-command must request another direction for take-off or landing, if take-off or landing with actual wind does not provide safety of flight operations.

2. Procedures for IFR flights in CTR

Over the course of IFR flight operations ATS unit assigns flight level, provides separation intervals, control of flight crews' compliance with routes assigned by ATS unit, departure, descent and approach procedures, provided ATS surveillance aids are available, informs about deviations from assigned flight path and provides assistance to SAR aviation units in organizing search and rescue operations.

Change from IFR flight to VFR flight is permitted only after "Nyagan-Tower" controller receives a message from the pilot-in-command containing the following phraseology: "IFR flight cancelled" and information about any changes that should be included in the current FPL. No reply, other than the acknowledgment "IFR flight cancelled at ... (time)", should normally be made by an ATS unit. No invitation to change from IFR flight to VFR flight is to be made either directly or by inference.

Если ВС, выполняющему полет в диспетчерской зоне АД Нягань требуется слить топливо, экипаж ВС информирует об этом диспетчера КДП. В этом случае диспетчеру КДП следует согласовывать с летным экипажем следующее:

- маршрут полета, который, по возможности должен производится не на курсах взлёта и посадки ВПП 16/34, в стороне от города и поселков, желательно над водным пространством и в стороне от районов, где имеют место или ожидаются грозы, пожары);
- эшелон, (FL060 и выше);
- продолжительность слива топлива.

На аэродроме отсутствует АТИС и метеовещательный канал, информация о метеоусловиях выдается диспетчером КДП, при первой радиосвязи и (или) по запросу экипажа ВС.

Разрешение на запуск, руление, буксировку (выталкивание)

При подготовке к вылету экипаж получает метеоинформацию у диспетчера КДП, докладывает номер МС и сообщает о готовности к получению диспетчерского разрешения на выполнение полета.

Экипаж ВС получает от диспетчера КДП диспетчерское разрешение на выполнение полета, условия выхода и код ответчика ВРЛ (при необходимости).

После получения диспетчерского разрешения на выполнение полета, экипаж ВС запрашивает разрешение на запуск двигателей.

Запуск двигателей (включая опробование, прокрутку) осуществляется по разрешению диспетчера КДП.

Запуск двигателей в процессе буксировки ЗАПРЕЩЕН.

Буксировка и руление

Руление (буксировка) по летному полю осуществляется только по разрешению диспетчера КДП. Руление осуществляется по осевым линиям РД и маршрутам руления.

Выруливание со стоянки и заруливание на стоянку осуществляется по сигналам авиамеханика службы СНОВС, который несет ответственность за безопасное выруливание (заруливание) ВС, при соблюдении схем руления экипажем ВС.

Ответственность за соблюдение схем и правил руления несет командир ВС.

Лидирование ВС при прилете и вылете на аэродроме предусмотрено при видимости менее 550 метров и (или) по запросу экипажа ВС.

Указание главного оператора аэропорта является приоритетным в случае необходимости отклонения от схем расстановки и организации движения ВС.

Меры предосторожности при рулении ВС

В зимних условиях перрон и РД могут быть покрыты укатанным снегом, льдом, маркировочные знаки могут не просматриваться. Экипажам ВС следует соблюдать особую осторожность при рулении.

Экипажам ВС следует соблюдать особую осторожность при рулении на опасных участках – в местах, возможного несанкционированного выезда на ВПП.

Взлет

Окончательное решение о производстве взлета принимает командир ВС. Диспетчерское разрешение на взлет не является принуждением экипажа ВС к его совершению.

If ACFT operating a flight in CTR needs to dump fuel, flight crew shall inform “Nyagan-Tower” controller. In such case, “Nyagan-Tower” controller should coordinate details of the fuel dumping operation with the flight crew:

- flight route that, if possible, must not proceed along RWY 16/34 take-off and landing headings, must keep away from the city and settlements, preferably, passing over water reservoirs, and from the areas experiencing or expecting thunderstorms, fires;
- flight level (FL060 or above);
- time required to dump fuel.

ATIS and weather broadcasting channel are not AVBL at the aerodrome; meteorological information is provided on initial contact with “Nyagan-Tower” controller and/or at the request of the flight crew.

Engines start-up, taxi, tow (pushback) clearance

When preparing for departure, flight crew shall report stand number, ready to obtain ATC clearance to and receive weather information from “Nyagan-Tower” controller.

Flight crew shall obtain ATC clearance, departure instructions and SSR transponder code (if required) from “Nyagan-Tower” controller.

After obtaining ATC clearance flight crew shall request start-up clearance.

Engines start-up (including run-up, warm-up) is subject to “Nyagan-Tower” controller’s clearance.

When ACFT is under tow, engines start-up is PROHIBITED.

Tow and taxi operations

Taxi (tow) operations on the airfield are permitted only after “Nyagan-Tower” controller’s clearance is obtained. Taxi operations shall be carried out along TWY centre lines and taxi routes.

ACFT shall taxi out of/into stand following the signals of the technical specialist of the Ground Handling Service responsible for safety of ACFT taxi-out (taxi-in) operations, provided taxi patterns are observed by the flight crew.

Pilot-in-command is responsible for following taxi patterns and procedures.

ACFT shall be escorted by the “Follow-me” vehicle during arrival and departure, when visibility is below 550 m and/or if requested by the flight crew.

The instruction of AD administration has priority in case of necessity to deviate from ACFT parking patterns and taxi procedures.

Safety measures during ACFT taxi operations

In winter, apron and TWY may be covered with packed snow, ice, marking signs may not be seen. Flight crew shall exercise extreme caution during taxiing.

Flight crew shall exercise extreme caution, when entering hot spots – areas of potential runway incursion.

Take-off

The final decision regarding execution of take-off shall be taken by the pilot-in-command. Clearance issued by the controller does not entail the necessity for the flight crew to execute take-off.

При неготовности к взлету без остановки на исполнительном старте, экипаж ВС должен сообщить диспетчеру КДП о времени, необходимом для подготовки к взлету. При выполнении взлета без остановки на исполнительном старте, взлет должен быть произведен не позднее 1 минуты после получения разрешения. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж ВС обязан запросить повторное разрешение на взлет.

Решение на взлет не от начала ВПП принимает командир ВС после согласования с диспетчером КДП, если располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условий взлета. Ответственность за принятое решение о производстве взлета не от начала ВПП возлагается на командира ВС.

Примечание:

Производить взлет не от начала ВПП ВС 3, 4 класса разрешается при условиях, соответствующих потребным для фактической взлетной массы ВС и условий взлета.

Прибытие

Окончательное решение о производстве посадки принимает командир ВС. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением к ее совершению.

Командир ВС после посадки обязан без промедления освободить ВПП и доложить об этом диспетчеру КДП.

Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока ВС, регулирования очередности захода на посадку, оказания навигационной помощи экипажу (выхода на посадочную прямую) может применяться векторение.

Визуальный заход на посадку

На аэродроме возможно выполнение визуального захода на посадку на ВПП 16/34.

Разрешение ВС, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем ВС или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем. Органу ОВД запрещается принуждать экипаж ВС к выполнению визуального захода на посадку.

До начала выполнения визуального захода на посадку экипаж ВС обязан доложить об установлении визуального контакта с ВПП или ее ориентирами и получить разрешение органа ОВД на выполнение визуального захода на посадку.

Ответственность за выдерживание безопасной траектории полета и безопасного профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

Орган ОВД должен обеспечивать эшелонирование между ВС, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку и другими прибывающими и вылетающими ВС.

При выполнении визуального захода на посадку экипаж ВС поддерживает постоянный визуальный контакт с ВПП и/или ее ориентирами.

При потере визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами экипаж ВС выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленного информирует об этом орган ОВД.

3. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного канала ОРЛ-А осуществляются постоянно.

If not ready to take off WO stop at the line-up position, flight crew must advise “Nyagan-Tower” controller about the time required for pre-flight preparation. Take-off WO stop at the line-up position must be carried out not later than in 1 minute after relevant clearance is obtained. Flight crew must request new take-off clearance, if more than 1 minute has passed after issuance of the initial take-off clearance.

The decision to take off not from the RWY beginning shall be taken by the pilot-in-command after coordination with “Nyagan-Tower” controller, provided RWY declared distances from the start of take-off run correspond to the distances required for ACFT actual take-off mass and take-off conditions. Pilot-in-command is responsible for taking the decision to take off not from the RWY beginning.

Note:

Class 3, 4 ACFT are permitted to take off not from RWY beginning, provided declared distances correspond to the distances required for ACFT actual take-off mass and take-off conditions.

Arrival

The final decision regarding execution of landing shall be taken by the pilot-in-command. Clearance issued by the controller does not entail the necessity to execute landing.

After ACFT has landed, pilot-in-command must vacate RWY WO delay and report to “Nyagan-Tower” controller.

Vectoring may be applied to provide the established separation intervals, manage flow of air traffic, regulate approach sequence, ensure navigational assistance to the flight crew (to establish on final).

Visual approach

RWY 16/34 is AVBL for visual approach operations.

Visual approach clearance to ACFT operating an IFR flight shall be requested by the flight crew or is initiated by the ATS unit. In the latter case, coordination with the flight crew is required. ATS unit is prohibited to force the flight crew to execute visual approach.

Prior to executing visual approach, flight crew must report establishing visual contact with RWY or its references and obtain visual approach clearance from the ATS unit.

Flight crew is responsible for maintaining a safe flight track and safe descent profile.

ATS unit must provide separation between ACFT cleared for visual approach and other arriving and departing ACFT.

During visual approach operations, flight crew shall maintain continuous visual contact with RWY and/or its references.

If visual contact with RWY and/or its references is lost, flight crew shall execute missed approach under IFR and immediately inform ATS unit.

3. ATS surveillance procedures

Continuous radar control and ATS are provided using primary surveillance TAR.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного канала осуществляется в режиме работы «УВД», в режиме «RBS» не обеспечивается.

Потеря радиосвязи

При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- при наличии ответчика ВОРЛ установить на нем код 7600;
- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД (Тюмень контроль – частота 135.600 МГц);
- продолжать передачу установленных докладов о местонахождении и высоте полета;
- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;
- прослушивать на частоте ДПРМ 16/34 (НА/ЛС 298 кГц) информацию и указания диспетчера КДП;
- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме Нягань уйти на запасной аэродром.

По возможности, экипаж может использовать мобильный телефон:

- руководитель полетов + 7 (34672) 35573;
- диспетчер КДП +7 (34672) 35628.

При потере радиосвязи до входа в диспетчерскую зону аэродрома Нягань, экипаж ВС продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера ОВД, в направлении радионавигационного средства рабочего курса посадки в зону ожидания. Далее ВС снижается по схеме зоны ожидания и выполняет внеочередной заход на посадку.

Вылет

При потере двусторонней радиосвязи после взлета, ВС набирает эшелон в соответствии с условиями выхода (диспетчерским разрешением на вылет). При решении КВС следовать на аэродром назначения, ВС следует на заданном в условиях выхода или последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне, затем набирает крейсерский эшелон в соответствии с планом полета.

При решении КВС произвести посадку на аэродроме Нягань, ВС выходит при использовании обычных средств навигации на радионавигационное средство схемы захода на посадку рабочей ВПП на заданном в условиях выхода или на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне (высоте), затем ВС снижается по схеме полета в соответствующей стандартной зоне ожидания типа «ипподром» до высоты конечного этапа захода на посадку и выполняет заход на посадку.

Прибытие

Если органом ОВД был назначен STAR, ВС следует по назначенному STAR на последнем заданном диспет- чером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне (высоте) снижение ВС производится при использовании обычных средств навигации после пролета радионавигационного средства рабочей ВПП по схеме полета в соответствующей стандартной зоне ожидания типа ипподром до высоты конечного этапа захода на посадку и выполняет заход на посадку.

Если потеря радиосвязи произошла в процессе радиолокационного векторения, то ВС выходит по кратчайшему расстоянию на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне (высоте) при использовании традиционных средств навигации на радионавигационное средство рабочей ВПП, затем снижение ВС производится по схеме полета в соответствующей стандартной зоне ожидания типа «ипподром» до высоты конечного этапа захода на посадку и выполняет заход на посадку.

Radar control and ATS are provided using secondary surveillance radar in ATC mode. RBS mode is not AVBL.

Communication failure

In the event of communication failure flight crew must:

- set SSR transponder, if AVBL, to code 7600;
- take measures to re-establish radio communication using emergency FREQ 121.500 MHz, radio communication with other ACFT and ATS units (“Tyumen-control”, FREQ 135.600 MHz);
- continue transmitting reports on ACFT position, flight HGT;
- execute approach in accordance with the established communication failure procedures;
- maintain a listening watch on LOM 16/34 FREQ (NA/LS 298 kHz) for information and ATS unit instructions.
- proceed to an alternate aerodrome in case of adverse weather conditions at Nyagan AD.

Flight crew may use mobile communication, where practicable:

- Flight Control Officer +7 (34672) 35573;
- “Nyagan-Tower” controller +7 (34672) 35628.

In the event of communication failure before ACFT enters Nyagan CTR, flight crew shall proceed at the flight level assigned by the last ATS unit controller’s instruction towards the navigation aid of the active landing heading to the holding area. After that, ACFT shall descend in the holding area and execute priority approach.

Departure

In the event of two-way radio communication failure after take-off, ACFT shall climb to the flight level in accordance with departure instructions (ATC clearance). If a decision is taken by the pilot-in-command to proceed to the destination aerodrome, ACFT shall proceed at the flight level assigned in departure instructions or at the last flight level assigned by the controller and acknowledged by the flight crew, then climb to the cruising level in accordance with the flight plan.

If a decision is taken by the pilot-in-command to land at Nyagan AD, ACFT shall proceed to the radio navigation aid of the approach procedure of the active RWY at flight level (HGT) assigned in departure instructions or last assigned by the controller and acknowledged by the flight crew, employing navigation based on conventional methods, then descend in accordance with the racetrack holding pattern to FAP/FAF height and execute approach.

Arrival

If STAR was assigned by the ATS unit, aircraft shall fly the assigned STAR at the last flight level (HGT) assigned by the controller and acknowledged by the flight crew, after passing radio navigation aid of the active RWY, ACFT shall descend in accordance with the racetrack holding pattern to FAP/FAF height, employing navigation based on conventional methods, and after that execute approach.

If radio communication failure occurred, when ACFT was being vectored, ACFT shall proceed via the shortest distance at the last flight level (HGT) assigned by the controller and acknowledged by the flight crew to the navigation aid of the active RWY employing navigation based on conventional methods, then descend in accordance with the racetrack pattern to FAP/FAF height and execute approach.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости (LVP) применяются при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м, которая не позволяют диспетчеру КДП применять визуальное управление ВС и (или) транспортных средств на площади маневрирования аэродрома.

Орган ОВД сообщает экипажу ВС: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».

Экипажам вылетающих ВС, без дополнительных указаний, не разрешается ожидать в месте, находящемся ближе к ВПП, чем граница места ожиданий у ВПП, являющейся границей критической зоны ILS.

Разрешение на взлет выдается диспетчером КДП только после доклада экипажа ВС о занятии исполнительного старта от начала ВПП.

Запрещается взлет ВС без остановки на исполнительном старте и не от начала ВПП.

При рулении по перрону и по РД использование машины сопровождения обязательно. Автомобиль сопровождения, для лидирования ВС, предоставляется в обязательном порядке.

Ответственность за несанкционированное занятие воздушным судном ВПП и выдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

На площади маневрирования одновременно должно находиться не более одного рулящего ВС.

Движение по ВПП, РД и перрону спецавтотранспорта, не принимающего участия в обслуживании ВС, запрещено.

Технические средства контроля за обзором на площади маневрирования для использования в условиях ограниченной видимости (LVP) отсутствуют.

Отменяются процедуры выполнения вылетов в условиях ограниченной видимости при выпуске регулярной метеосводки со значением дальности видимости на ВПП (RVR) 550 м и более, при наличии тенденции к улучшению видимости на ВПП.

Орган ОВД сообщает экипажу ВС: «Отмена процедур при ограниченной видимости».

5. Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерской зоны Нягань

Полеты по ПВП выполняются в визуальных метеоусловиях днём и ночью с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС, в соответствии с действующими правилами полетов в воздушном пространстве РФ, при наличии разрешения органа ОВД.

Командир ВС при полёте по ПВП:

- избегает столкновения с видимыми объектами и объектами, о которых получена информация от органа ОВД;

- по запросу органа сообщает информацию о местонахождении ВС и условиях полёта;

- принимает своевременное решение о возврате на аэродром вылета, о полёте на запасной аэродром или переходе на полёт по ППП при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полётов и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полёта по ППП.

По ПВП ниже эшелона перехода полеты ВС выполняются по давлению QFE в метрах.

4. Low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented, when Runway Visual Range is below 550 m and does not allow “Nyagan-Tower” controller to maintain a visual of ACFT and (or) vehicles on the AD manoeuvring area.

ATS unit informs the flight crew: «Low visibility procedures in progress, check your minimum».

Flight crews of departing ACFT are not allowed to hold at the position located closer to RWY than the runway-holding position limit, which is the ILS critical area limit, unless otherwise instructed.

“Nyagan-Tower” controller issues take-off clearance only after flight crew reports occupying line-up position at the RWY beginning.

Take-off WO stop at the line-up position and not from the RWY beginning is PROHIBITED.

ACFT shall taxi on the apron and via TWY only under assistance of the «Follow-me» vehicle. Provision of the «Follow-me» vehicle to guide the ACFT is mandatory.

Flight crew is responsible for following the assigned taxi routes on the manoeuvring area and possible RWY incursion.

Only one ACFT can taxi on the manoeuvring area.

Movement of special vehicles, not involved in ACFT handling and maintenance operations, along RWY, TWY and apron is PROHIBITED.

Surveillance radars that enable to monitor AD manoeuvring area in low visibility conditions are not AVBL.

Low visibility procedures are cancelled, when regular weather reports show RVR value at 550 m or above and a tendency for RVR improvement.

ATS unit informs the flight crew: “Low visibility procedures cancelled”.

5. Procedures for VFR flights within Nyagan CTR

VFR flights shall be operated under VMC in the daytime and at night, in accordance with aviation regulations in force within the airspace of the Russian Federation, provided clearance of the ATS unit is AVBL, with flight crew exercising extreme caution.

Over the course of a VFR flight pilot-in-command shall:

- avoid collision with visible objects and objects of which he was informed by the ATS unit;

- report ACFT position and flight conditions, if requested by the ATS unit;

- timely take the decision to return to the aerodrome of departure, to proceed to an alternate aerodrome or to change to an IFR flight, if weather conditions deteriorate to values below the established limits.

Pilot-in-command must follow visual flight rules and timely report the necessity to change to an IFR flight to the ATS unit.

VFR flights below transition level shall be operated under QFE pressure in metres.

Взлёт и посадка ВС на площадки, подобранные с воздуха в радиусе 10 км от КТА Нягань, кроме случаев проведения аварийно-спасательных и поисково-спасательных работ, разрешается выполнять только после согласования со службой ОВД.

6. Примечания

Сведения об изменениях видимости (видимости на ВПП) и/или ВНГО (вертикальной видимости) передаются экипажу ВС диспетчером КДП в случаях, если:

1. Видимость улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится меньше одного или нескольких из следующих значений: 400 м, 800 м, 900 м,1000 м, 1500 м, 2000 м, 3000 м.

2. Дальность видимости на ВПП улучшается и достигает, или превышает, или ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 350 м, 600 м, 800 м.

3. Высота нижней границы нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности (или небо закрыто и вертикальная видимость) достигает или превышает, или становится менее одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 70 м, 80 м, 150 м, 300 м.

УСХН АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Сезонная: весна, осень. Основное направление север-юг, юг-север. Высота миграции от 100 м до 1000 м – водоплавающие. Частота до 1-2 стай птиц в час.

Суточная: утро с 4 до 7 ч. и вечер с 20 до 23 ч. местного времени. Направление северо-запад – юго-восток. Высота до 200 м. Частота редко.

Примечания:

Организуется визуальное наблюдение за скоплениями птиц и в случае опасной орнитологической обстановки принимаются меры по отпугиванию птиц, информированию экипажей, а при необходимости, ограничиваются или прекращаются полеты.

Получив информацию об опасной орнитологической обстановке, экипажи ВС усиливают осмотрительность и действуют по указанию РП (диспетчера), включают посадочные фары.

Landing of ACFT on landing sites selected in flight and take-off from these landing sites within the area covered by a radius of 10 km from ARP is allowed only by arrangement with the ATS unit, except for emergency and SAR flights.

6. Remarks

Information about changes of visibility (runway visual range) and/or the height of cloud base (vertical visibility) is transmitted to the flight crew by “Nyagan-Tower” controller, when:

1. Visibility improves and changes to, or passes through/deteriorates and passes through one or more of the following values: 400 m, 800 m, 900 m, 1000 m, 1500 m, 2000 m, 3000 m.

2. RVR improves and changes to, or passes through/deteriorates and passes through one or more of the following values: 350 m, 600 m, 800 m.

3. The height of base of the lowest layer of cloud of BKN or OVC extent (or vertical visibility, when the sky is obscured) lifts and changes to, or passes through/lowers and passes through one or more of the following values: 30 m, 60 m, 70 m, 80 m, 150 m, 300 m.

USHN AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird concentrations in the vicinity of the aerodrome

Seasonal migration takes place in spring and autumn. Main directions of migration are from north to south, from south to north. Migration route of waterbirds passes at HGT 100 m - 1000 m, intensity - up to 1-2 flocks per hour.

During the day birds migrate from 0400 till 0700 in the morning and from 2000 till 2300 LT in the evening, from north-west to south-east, at HGT up to 200 m, intensity - rare.

Note:

Visual observation of bird migration is performed and in case of a hazardous situation, measures are taken to scare birds, flight crews are informed. Flight operations are restricted or suspended, if necessary.

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

УСХН AD 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
USHN AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.2 USHN-31
	AD 2.2 USHN-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO. RWY 16/34	AD 2.2 USHN-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.2 USHN-39
Area Chart – ICAO	AD 2.2 USHN-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.2 USHN-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 16	AD 2.2 USHN-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 34	AD 2.2 USHN-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 16	AD 2.2 USHN-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 34	AD 2.2 USHN-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 16	AD 2.2 USHN-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 34	AD 2.2 USHN-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 16	AD 2.2 USHN-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 34	AD 2.2 USHN-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z, LOC Z RWY 34	AD 2.2 USHN-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y, LOC Y RWY 34	AD 2.2 USHN-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X, LOC X RWY 34	AD 2.2 USHN-99
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 16	AD 2.2 USHN-101
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 34	AD 2.2 USHN-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 16	AD 2.2 USHN-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 34	AD 2.2 USHN-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 16	AD 2.2 USHN-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 34	AD 2.2 USHN-106
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 16/34	AD 2.2 USHN-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 16	AD 2.2 USHN-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 34	AD 2.2 USHN-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 34	AD 2.2 USHN-147