

УСМУ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
USMU AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

**УСМУ НОВЫЙ УРЕНГОЙ**  
**USMU NOVY URENGOY**

УСМУ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
USMU AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	660412с 0763110в. В центре ВПП 660412N 0763110E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	5 км юго-западнее г. Новый Уренгой 5 KM SW of Novy Urengoy
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	212 фт/ 65 м/ +22° 212 FT/ 65M/ +22°
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-17 м -17 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	21°В (2021)/ 1.2'В 21°E (2021)/ 1.2'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	ООО «Уренгойаэроинвест» Россия, 629329, Ямало-Ненецкий автономный округ, г. Новый Уренгой, мкр. Авиатор, д. 8, оф. 25 «Urengoyaeroinvest» Limited Liability Company Office 25, Dom 8, Mikrorayon Aviator, Novy Urengoy, Yamalo-Nenetskiy Avtonomnyy Okrug, 629329, Russia Тел./Tel.:(3494) 94-94-00 AFTN: УСМУКОБЬ / USMUKOXX E-mail: airport@nux.aero
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

УСМУ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
USMU AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0300-1200; СБ, ВС, праздн.: не работает MON-FRI: 0300-1200; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	нет NIL
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	0130-1330
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	0115-1350
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	0115-1350
8.	Заправка топливом Fuelling	0100-1330
9.	Обслуживание Handling	0100-1330
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	0100-1330
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0200-1200 AD OPR HR: 0200-1200 2. Тм = UTC + 5 часов LT = UTC + 5 HR 3. Информация о состоянии рабочей площади аэродрома вне регламента работы АД предоставляется через АТИС на частоте 127.200 МГц. Information about condition of AD movement area outside AD OPR HR is transmitted via ATIS on frequency 127.200 MHz.

УСМУ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.  
USMU 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 TS-1
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСМУ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.  
USMU AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи Medical post in the airport Terminal, ambulance service
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	В г. Новый Уренгой In Novy Urengoy
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В г. Новый Уренгой In Novy Urengoy
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСМУ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.  
USMU AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 7 CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	- Пожарные автомобили – 3 ед. (резерв – 2 ед.). - снегоболотоход «ТРЭКОЛ» – 1 ед. - бензорез «Хускварна» – 1 ед. - дыхательные аппараты ПТС «АВИА» – 19 ед. - автомобильная мачта осветительная МОС-220П – 1 ед. Пожарно-техническое вооружение, согласно формуляра комплектации пожарных автомобилей. - Fire fighting vehicles – 3 units (reserve – 2 units). - Trekol snow and swamp-going vehicle – 1 unit. - Husqvarna handheld power cutter – 1 unit. - PTS Avia Compressed Air Breathing Apparatus – 19 units. - Automotive lighting mast MOS-220P – 1 unit. Firefighting equipment, according to the configuration of fire fighting vehicle.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УСМУ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**USMU 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, часть летной полосы на ширину 10 м от боковых границ ВПП, используемые для руления РД, Перрон 1, огни по границам ВПП, зоны КРМ и ГРМ, дорога к аварийно-спасательной станции; 2-я очередь – Перрон 2, 3, остальные РД, обочины всех РД на ширину 10 м, привокзальная площадь; 3-я очередь – часть летной полосы на ширину 25 м от боковых границ ВПП, обочины перронов на ширину 10 м с планировкой откосов, подъездные пути к объектам радиосвязи, ГСМ, внутри-аэропортовые дороги и другие работы. 1. RWY, part of RWY strip to a width of 10 M from RWY edge, active TWY, Apron 1, RWY edge lights, LOC and GP areas, access road to emergency-rescue station; 2. Aprons 2, 3, other TWYs, all TWY shoulders to a width of 10 M, Terminal square; 3. Part of RWY strip to a width of 25 M from RWY edge, apron shoulders to a width of 10 M with slope grading, access roads to radio aids and fuel-lubricant depot, inner airport roads and other works.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Перрон 1 / Apron 1: MC/Stands: 1-5, 5A, 5B, 6-13, 13A, 13B – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 53/ R/B/X/T*, PCN 63/ R/B/X/T**  Перрон 2 / Apron 2: MC/Stands: 17-22, 27A, 29, 29A – железобетон / Reinforced Concrete, PCN 38/R/A/X/U*, PCN 43/R/A/X/U**  Перрон 3 / Apron 3: MC/Stands: 30-36 – железобетон / Reinforced Concrete, PCN 22/R/B/X/U*, PCN 24/R/B/X/U**
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: А, С – 22 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 53/R/B/X/T*, PCN 63/R/B/X/T** В – 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 53/R/B/X/T*, PCN 63/R/B/X/T** D – 16 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 38/R/A/X/U*, PCN 43/R/A/X/U** E*** – 22 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 22/R/B/X/U*, PCN 24/R/B/X/U** M – 40.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 53/R/B/X/T*, PCN 63/R/B/X/T**
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	MC / Stands: 1-5, 5A, 5B, 6-13, 13A, 13B, 17-26, 29, 29A, 30-36  Превышения смотри USMU-40.1 / See USMU-40.1 for elevations
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	MC / Stands: 1-5, 5A, 5B, 6-13, 13A, 13B, 17-26, 29, 29A, 30-36 Координаты смотри USMU-40.1 / See USMU-40.1 for coordinates
6.	Примечания Remarks	нет NIL

\* - С 02 мая по 09 ноября / 02 MAY-09 NOV

\*\* - С 10 ноября по 01 мая / 10 NOV-01 MAY

\*\*\* - Только для вертолетов Ми-8 и более легких типов вертолетов и самолетов/ Only for Mi-8 and smaller HEL and ACFT

**УСМУ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**

**USMU 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	Номера МС, стояночные знаки «Т», контуры зон обслуживания ВС, оси руления, границы зон РМС на РД, участки сопряжений РД с ВПП, границы несущих покрытий РД. Визуальных средств управления рулением нет.  Stands numbers, T-shaped parking signs, stand safety lines, taxi guide lines, ILS critical areas on TWY, junctions of TWY and RWY, taxiway load-bearing pavement edges. 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 на всех РД, боковые огни РД.  RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; centre line on all taxiways, TWY edge LGT.
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

**УСМУ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**

**USMU 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

**УСМУ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

**USMU AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-1 Новый Уренгой Novy Urengoy Aeronautical Meteorological Station (Civil)-1
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМСГ-1, Новый Уренгой, 9 часов, каждые 3 часа  Novy Urengoy Aeronautical Meteorological Station (Civil)-1, 9 HR, every 3 hours
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND – 30 минут TREND – 30 MIN
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам, рус  AD forecast charts and texts, RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U <sub>85</sub> , U <sub>7</sub> , U <sub>5</sub> , U <sub>4</sub> , U <sub>3</sub> , U <sub>25</sub> , U <sub>2</sub> , P <sub>85</sub> , P <sub>7</sub> , P <sub>5</sub> , P <sub>4</sub> , P <sub>3</sub> , P <sub>25</sub> , P <sub>2</sub> , SWH, SWM, SWL, T
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	ДПК, КДП TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

**УСМУ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**USMU AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода	
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pavement (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	
09	107.67° 087°	2551x46	PCN 53/R/B/X/T* PCN 63/R/B/X/T** Asphalt-Concrete	660424.56N 0762933.54E - -16.8 M	THR 212 FT / 64.7 M TDZ 212 FT / 64.7 M	
27	287.72° 267°	2551x46	PCN 53/R/B/X/T* PCN 63/R/B/X/T** Asphalt-Concrete	660359.52N 0763246.78E - -16.9 M	THR 201 FT / 61.4 M TDZ 203 FT / 61.9 M	
Уклон ВПП и концевой поло- сы торможения	Размеры кон- цевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры лет- ной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свобод- ная от пре- пятствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimen- sions (M)	CWY dimen- sions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2851x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2851x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

\* – С 02 мая по 09 ноября / 02 MAY-09 NOV

\*\* – С 10 ноября по 01 мая / 10 NOV-01 MAY

**УСМУ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**USMU 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
09	2551	2951	2551	2551	нет/NIL
from TWY A	1953	2353	1953	-	нет/NIL
from TWY B	1249	1649	1249	-	нет/NIL
from TWY C	414	814	414	-	нет/NIL
27	2551	2951	2551	2551	нет/NIL
from TWY A	620	1020	620	-	нет/NIL
from TWY B	1324	1724	1324	-	нет/NIL
from TWY C	2159	2559	2159	-	нет/NIL

**УСМУ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**USMU AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.**

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕЛТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	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	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕЛТ) PAPI	TDZ LGT LEN		RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09	CAT I 887 M LIH	зелёные green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2551 M, 60 M, 1969 M white, last 582 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
27	CAT I 887 M LIH	зелёные green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2551 M, 60 M, 1942 M white, last 609 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

**УСМУ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**  
**USMU 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: на всех РД. Осевых нет. Edge blue: all TWY. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Два внешних источника питания, через АВР и автономный дизель-электрический агрегат / 1 сек. (15 сек.) Two external power supplies, via automatic switching over to a reserve source and independent diesel-electric set / 1 SEC (15 SEC)
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УСМУ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**  
**USMU AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	1. ВП 1 / Helipad NR 1 – 660419.86N 0763202.00E 2. ВП 2 / Helipad NR 2 – 660419.45N 0763209.75E 3. ВП 3 / Helipad NR 3 – 660410.23N 0763221.05E
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/ффт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	1. 198 FT / 60.4 M 2. 198 FT / 60.2 M 3. 197 FT / 60.1 M
3.	Превышение FATO FATO elevation	1. 198 FT / 60.4 M 2. 199 FT / 60.6 M 3. 197 FT / 60.1 M
4.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	1. 48x48 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 31/R/A/X/T*, PCN 35/R/A/X/T**, дневная маркировка / Day marking 2. 187x20 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 22/R/B/X/U*, PCN 24/R/B/X/U**, дневная маркировка / Day marking 3. 23x23 М (диаметр / diameter), асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 53R/B/X/T*, PCN 63/R/B/X/T**, дневная маркировка / Day marking
5.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	ВП 2 / Helipad NR 2: Истинный пеленг / true bearing FATO 017.65°/197.65°
6.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL

7.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
8.	Примечания Remarks	1. ВП 1: для вертолетов типа Ми-26 и более легких типов вертолетов. 2. ВП 2: для вертолетов типа Ми-8 и более легких типов вертолетов. В зимнее время при наличии утрамбованного снега границы FATO дополнительно обозначаются автомобильными шинами в количестве 10 штук (по 5 штук с каждой стороны). 3. ВП 3: для вертолетов типа Ми-8 и более легких типов вертолетов 1. Helipad NR 1: for Mi-26 and smaller helicopters. 2. Helipad NR 2: for Mi-8 and smaller helicopters. In winter, when there is compacted snow, edges of FATO are additionally marked by 10 automobile tyres (5 on each side). 3. Helipad NR 3: for Mi-8 and smaller helicopters. Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

\* – С 02 мая по 09 ноября / 02 MAY-09 NOV

\*\* – С 10 ноября по 01 мая / 10 NOV-01 MAY

**УСМУ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.**  
**USMU AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.**

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Новый Уренгой узловой диспетчерский район / Novy Urengoy TMA: 660532N 0773721E - 654551N 0771918E далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at 660412N 0763110E до / to 660532N 0773721E. Новый Уренгой диспетчерская зона / Novy Urengoy CTR: 660532N 0773721E - 654551N 0771918E далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at 660412N 0763110E до / to 660532N 0773721E.
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Новый Уренгой узловой диспетчерский район / Novy Urengoy TMA: выше 5000 фт/1500 м AMSL до FL100 / above 5000 FT/1500 M AMSL – FL100. Новый Уренгой диспетчерская зона / Novy Urengoy CTR: от земли до 5000 фт/1500 м AMSL / GND – 5000 FT/1500 M AMSL
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Новый Уренгой-Круг, Вышка рус Novy Urengoy-Radar , Tower RUS
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	5000 фт/(1400) м 5000 FT/(1400) M
6.	Период использования Hours of applicability	0115 – 1350
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УСМУ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**  
**USMU 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	П/Р	Аварийная частота / Emergency FREQ
		129.000	HS	Резервная частота / Reserve FREQ
ДПК TWR	Новый Уренгой-Круг Novy Urengoy-Radar	124.700	П/Р HS	нет NIL
КДП TWR	Новый Уренгой-Вышка Novy Urengoy-Tower	121.900	П/Р HS	нет NIL
АТИС ATIS	Новый Уренгой-АТИС Novy Urengoy-ATIS	127.200	к/с H24	Рус RUS
	Драгун-Транзит Dragun-Tranzit	131.900	П/Р HS	Коммерческий канал Commercial channel
	Драгун-Земля Dragun-Ground	118.900	П/Р HS	Связь с наземным техническим персоналом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up

**УСМУ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.**  
**USMU AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.**

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение передающей антенны DME	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км)	Примечания
Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
КРМ 09 ILS кат. II (+21°В/ --) LOC 09 ILS CAT II (+21°Е/ --)	ИНД IND	110.950	П/Р HS	660351.2N 0763350.6E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 09 GP 09		330.650	П/Р HS	660417.4N 0762954.7E			3.0°, RDH 15.4M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 09 DME 09	ИНД IND	CH 46Y	П/Р HS	660417.5N 0762954.7E	60 M / 200 FT		Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 09 LOM 09	НД ND	275	П/Р HS	660504.6N 0762422.8E			267° MAG/4.1 KM RWY 09 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 09 LMM 09	Н N	568	П/Р HS	660433.7N 0762823.4E			267° MAG/0.9 KM RWY 09 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 27 ILS кат. I (+21°В/ --) LOC 27 ILS CAT I (+21°Е/ --)	ИЫЦ IYC	109.5	П/Р HS	660430.5N 0762847.8E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 27 GP 27		332.6	П/Р HS	660357.6N 0763220.1E			3.0°, RDH 15.3 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 27 LOM 27	ЫЦ YC	275	П/Р HS	660321.8N 0763738.5E			087° MAG/3.8 KM RWY 27 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 27 LMM 27	Ы Y	568	П/Р HS	660350.1N 0763358.1E			087° MAG/0.9 KM RWY 27 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 09 GLS кат. I GBAS (H) 09 GLS CAT I	G09A	CH 20679	П/Р HS			37	3.0°, TCH 15.4 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 27 GLS кат. I GBAS (H) 27 GLS CAT I	G27A	CH 21090	П/Р HS	660349.6N 0763355.6E		37	3.0°, TCH 15.3 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УСМУ USMU	114.700 CH 22323	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system



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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой специальным автотранспортом по установленным маркированным маршрутам.

Пересечение критических зон РМС (ILS) ВС, специальным автотранспортом и средствами механизации производится с разрешения диспетчера КДП.

Обработка ВС противообледенительной жидкостью осуществляется на МС 6, МС 7 (площадки противообледенительной обработки).

Перемещение ВС на площадки противообледенительной обработки осуществляется буксировкой ВС. Процедура противообледенительной обработки ВС с запущенными двигателями – ЗАПРЕЩЕНА.

Связь с ведущим оператором противообледенительной обработки осуществляется на частоте 118.900 МГц (позывной «Драгун-Земля»).

Ответственным со стороны ВС наземного обслуживания за запуск двигателей ВС после противообледенительной обработки является специалист аэропорта или инженерно-технический персонал авиакомпании, ответственный за выпуск ВС в соответствии с договором о наземном обслуживании.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ слив бытовых жидкостей из ВС на искусственные покрытия аэродрома.

**2. Руление на места стоянки и с них****2.1 Прибытие**

После посадки экипаж ВС освобождает ВПП по РД, назначенной диспетчером КДП.

После освобождения ВПП, экипаж ВС выполняет руление по указаниям диспетчера КДП.

Ответственность за назначение маршрута руления несет диспетчер КДП.

По требованию экипажа, ВС лидируются автомобилем сопровождения, оборудованным светосигнальными устройствами и радиостанцией. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, а за безопасность руления - лицо, руководящее рулением на порученном участке.

Координацию по местам стоянок ВС и способам заруливания (буксировки) на МС определяет уполномоченное лицо оператора аэродрома.

Заруливание на МС производится по сигналам встречающего персонала. При отсутствии встречающего персонала, экипажу ВС необходимо остановить ВС и доложить диспетчеру КДП.

В случае, когда требуется установка прибывающего ВС буксировкой, остановка ВС выполняется по команде встречающего персонала. При отсутствии встречающего персонала, экипажу ВС необходимо остановить ВС и доложить диспетчеру КДП. Далее установка на МС осуществляется буксировкой.

Между экипажем ВС и лицом, осуществляющим буксировку, поддерживается двусторонняя связь по переговорному устройству. В случае невозможности применения этого вида связи используется частота 118.900 МГц (позывной «Драгун-Земля»).

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing by special transport vehicles along the established marked routes.

Crossing of ILS critical areas by ACFT, special vehicles and mechanical means shall be carried out upon receiving "Novy-Urengoy-Tower" controller's clearance.

ACFT treatment with de-icing fluid shall be carried out on stands 6, 7 (de-icing pads).

ACFT movement to de-icing pads shall be carried out by towing. De-icing treatment of ACFT with running engines is PROHIBITED.

Radio communication with the main de-icing operator shall be maintained on frequency 118.900 MHz (call sign "Dragun-Ground").

The responsibility for engines start-up after de-icing treatment of ACFT is placed on the aerodrome specialist or staff of aerodrome-engineering service responsible for ACFT departure, in accordance with ground handling agreement.

Draining of liquids from ACFT onto artificial pavement of AD is PROHIBITED.

**2. Taxiing to and from stands****2.1 Arrival**

After landing flight crew shall vacate RWY via TWY, assigned by the "Novy-Urengoy-Tower" controller.

After vacation of RWY flight crew shall taxi in accordance with the instructions of TWR controller.

The responsibility for the assignment of taxi route is placed on "Novy-Urengoy-Tower" controller.

ACFT shall be escorted by "Follow-me" vehicle, equipped with lighting and radio facilities on the flight crew's request. In all cases the speed of taxiing shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual.

The responsibility for observance of taxiing rules is placed on the pilot-in-command, and for the safety of taxiing – on the person in charge of taxiing.

Responsibility for ACFT parking onto stands and taxiing (towing) into stands rests with the aerodrome operator in charge.

ACFT taxiing into stands shall be carried out by signals of the specialist coordinating ACFT ground movement. If the specialist is not present, the flight crew shall stop the ACFT and report to the "Novy-Urengoy-Tower" controller.

When parking of arriving ACFT is required by towing, ACFT stop shall be carried out by instruction of the specialist coordinating ACFT ground movement. If the specialist is not present, the flight crew shall stop the ACFT and report to the "Novy-Urengoy-Tower" controller. After that ACFT parking shall be carried out by towing.

Two-way communication via intercom shall be maintained between the flight crew and the specialist in charge of towing. Frequency 118.900 MHz (call sign "Dragun-Ground") shall be used, when communication via intercom is not available.

## 2.2 Отправление

Начало руления (буксировка) производится после получения от диспетчера КДП разрешения на руление (буксировку) и информации о маршруте руления. Без разрешения диспетчера КДП и постоянной двухсторонней связи, руление и буксировка ЗАПРЕЩЕНЫ.

При необходимости обработки ВС противообледенительной жидкостью экипаж ВС запрашивает разрешение руления (буксировки) на площадку противообледенительной обработки.

Между экипажем ВС и лицом, осуществляющим буксировку, поддерживается двусторонняя связь по переговорному устройству. В случае невозможности применения этого вида связи используется радиочастота 118.900 МГц (позывной «Драгун-Земля»).

Руление выполняется по указаниям диспетчера КДП.

По требованию экипажа, ВС лидируются автомобилем сопровождения, оборудованным светосигнальными устройствами и радиостанцией. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, а за безопасность руления - лицо, руководящее рулением на порученном участке.

Диспетчер КДП, в зависимости от воздушной обстановки, разрешает (запрещает) экипажу ВС занятие исполнительного старта и взлет.

## 3. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

Легкие и сверхлегкие воздушные суда могут устанавливаться на любую стоянку для ВС, соответствующую их геометрическим размерам.

## 4. Зона стоянки для вертолетов

Вертолеты могут устанавливаться на любую стоянку для ВС, соответствующую их геометрическим размерам.

В основном, все вертолеты, устанавливаются на перрон 2 (МС 17-27, 27А, 29, 29А), перрон 3 (МС 30-36).

## 5. Перрон

С западной стороны к перрону 1 примыкает РД А, с южной стороны к перрону 1 примыкает РД В, с восточной стороны к перрону 1 примыкает РД М.

С южной стороны к перрону 2 примыкает РД D.

С южной стороны к перрону 3 примыкает РД E.

## 6. Ограничение при рулении

Ограничения (предупреждения) при рулении на площади маневрирования указаны на листе AD 2.2 USMU-39.

## 7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Эвакуация потерпевшего бедствие ВС осуществляется силами аэропорта за счет средств эксплуатанта.

Эвакуация ВС проводится в случаях:

- выкатывания ВС за пределы ВПП, РД;

## 2.2 Departure

ACFT taxiing (towing) shall be carried out after receiving "Novy-Urengoy-Tower" controller's taxi (towing) clearance and taxi route information. Taxiing and towing without "Novy-Urengoy-Tower" controller's clearance and continuous two-way communication are PROHIBITED.

If de-icing treatment of ACFT with de-icing fluid is required, the flight crew shall request taxi clearance (clearance for towing) to taxi to de-icing pad.

Two-way communication via intercom shall be maintained between the flight crew and the specialist in charge of towing. Frequency 118.900 MHz (call sign "Dragun-Ground") shall be used, when communication via intercom is not available.

Taxiing shall be carried out by instruction of "Novy-Urengoy-Tower" controller.

ACFT shall be escorted by "Follow-me" vehicle, equipped with lighting and radio facilities on the flight crew's request. In all cases the speed of taxiing shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual.

The responsibility for observance of taxiing rules is placed on the pilot-in-command, and for the safety of taxiing – on the person in charge of taxiing.

Flight crew obtains line-up clearance and take-off clearance from "Novy-Urengoy-Tower" controller depending on air situation.

## 3. Parking area for light and ultralight aircraft

Light and ultralight ACFT can be parked on any stand corresponding to their size dimensions.

## 4. Parking area for helicopters

Helicopters can be parked on any ACFT stand corresponding to their size dimensions.

All HEL are parked mainly on apron 2 (stands 17-27, 27A, 29, 29A), apron 3 (stands 30-36).

## 5. Apron

TWY A adjoins apron 1 from the west, TWY B – from the south and TWY M from the east.

TWY D adjoins apron 2 from the south.

TWY E adjoins apron 3 from the south.

## 6. Taxiing – limitations

Limitations of taxiing on the manoeuvring area (Warnings) are given on page AD 2.2 USMU-39.

## 7. Removal of disabled ACFT

Removal of disabled aircraft is executed by the airport services at the expense of funds provided by the aircraft operator.

Removal of disabled aircraft is executed in the following cases:

- runway, taxiway overrunning;

- разрушения шин или конструкции колес шасси во время взлета, посадки, руления ВС;
- повреждения (невыпуска) передней опоры шасси ВС;
- повреждения (невыпуска) одной или двух основных опор шасси ВС;
- посадки ВС с убранными шасси или повреждениями всех опор ВС;

- в иных случаях, когда ВС становится препятствием для выполнения полетов.

Применяемое оборудование:

- аварийный пневмотканевый подъемник (АПТП-25, АПТП-40);
- приспособление для буксировки аварийного ВС (ПБАВС-МВ);
- приспособление для подъема аварийного ВС за носовую часть фюзеляжа (ППСН-МВ-80);
- приспособление для подъема ВС за шкворень основных стоек шасси (ППСКшс-100);
- подвижные многоколесные безбортовые платформы (прицепы для эвакуации ВС) под фюзеляж и крыло ВС;
- комплект стальных тросов с кронштейнами для буксировки Ту-154Б, Ту-154М;
- текстильные тросы;
- стропы индикаторные;
- передвижной воздушный компрессор (АТМОС PDP28);
- прицеп для эвакуации аварийных ВС (TFE-P.Y.S.55);
- вспомогательные средства.

#### 8. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП

Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты выполняются по заявкам пользователей воздушного пространства в соответствии с установленными правилами и процедурами.

В случае интенсивного воздушного движения в районе аэродрома руководителю полетов предоставляется право временно прекращать учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты.

Для выполнения полетов используется ВПП 09/27.

#### 9. Ограничение полетов вертолетов

Прибытие вертолетов всех типов, не базирующихся на аэродроме Новый Уренгой, осуществляется по предварительному согласованию.

Взлет и посадка вертолетов выполняется с (на) ВПП 09/27.

Разрешается производить взлет (посадку) вертолетов с (на) любую часть ВПП как по-самолетному, так и по-вертолетному.

На аэродроме также установлены вертолетные площадки (ВП 1, ВП 2, ВП 3).

ВП 1 предназначена для взлета и посадки вертолетов Ми-26 и менее, выполнение взлета разрешено в секторе 140°-040°, выполнение посадки разрешено в секторе 320°-220° по-вертолетному без использования влияния «воздушной подушки».

ВП 2 предназначена для взлета и посадки вертолетов Ми-8 и менее, выполнение взлета разрешено в секторе 160°-025°, выполнение посадки разрешено в секторе 340°-205° по-вертолетному без использования влияния «воздушной подушки». Взлет и посадка с МПУ 177°/357° по-самолетному с пробегом, по-вертолетному с использованием и без использования влияния «воздушной подушки».

- damages of landing gear tire or wheels during take-off, landing, taxiing of ACFT;
- damages of nose landing gear (nose landing gear failure);
- damages of one or two main landing gears (main landing gear failure);
- gear-up landing or damages of all landing gear legs;

- in other cases, when ACFT will hinder flight operations.

Rescue equipment:

- emergency lifting bag (APTP-25, APTP-40);
- device for towing of disabled ACFT (PBAVS-MV);
- device for lifting ACFT by fuselage nose section (PPSN-MV-80);
- device for lifting ACFT by main landing gear (PPSK-100);
- mobile multi-wheel flatbeds (aircraft recovery trailers) under fuselage and wing of ACFT;
- set of steel ropes with brackets for towing of Tu-154B, Tu-154M ACFT;
- textile ropes;
- indicating slings;
- portable air compressor АТМОС PDP28;
- trailer for removal of disabled ACFT (TFE-P.Y.S.55);
- supplementary equipment.

#### 8. Training flights, technical test flights, use of the runway

Training flights, technical test flights are carried out on request of users of the airspace in accordance with the established rules and procedures.

In the case of high intensity of air traffic in the vicinity of an aerodrome Flight Control Officer can temporarily terminate training flights and technical test flights.

RWY 09/27 is used for execution of flight operations.

#### 9. Helicopter traffic - limitation

Arrival of all types of HEL not based at Novy Urengoy AD is executed by prior coordination.

HEL take-off and landing are executed from/on RWY 09/27.

HEL take-off from and landing on any portion of the RWY can be executed as running or no-run take-off/landing.

Helipads (Helipad 1, 2, 3) are also AVBL at the AD.

Helipad 1 is designated for take-off and landing of Mi-26 and smaller HEL. Take-off is permitted within sector 140°-040° MAG, landing is permitted within sector 320°-220° MAG as vertical take-off and landing out of ground effect.

Helipad 2 is designated for take-off and landing of Mi-8 and smaller HEL. Take-off is permitted within sector 160°-025° MAG, landing is permitted within sector 340°-205° MAG as vertical landing out of ground effect. Take-off and landing on track 177°/357° MAG shall be carried out as running take-off and landing, or no-run take-off and landing in ground effect or out of ground effect.

ВП 3 предназначена для взлета и посадки вертолетов Ми-8 и менее и более легких типов, выполнение взлета разрешено в секторе 050°-285°, выполнение посадки разрешено в секторе 230°-105° по-вертолетному без использования влияния «воздушной подушки». Взлет и посадка с МПУ 178°/268° по-самолетному с пробегом, по-вертолетному с использованием и без использования влияния «воздушной подушки».

Разрешение на использование ВП 1, ВП 2, ВП 3 для взлета и посадки запрашивается экипажем вертолета заблаговременно у диспетчера КДП.

Разрешение на взлет и посадку с (на) ВП 1, ВП 2, ВП 3 выдает диспетчер КДП.

**ЗАПРЕЩАЕТСЯ** вертолетам всех типов выполнение взлета и захода на посадку над ВС, находящимися на Перроне 1.

### **УСМУ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА**

В целях уменьшения шума на аэродроме следует:

- выполнять процедуры в соответствии с требованиями РЛЭ;
- строго выполнять установленные схемы вылета и прибытия.

Для ограничения полетов над городом при взлете по ППП с ВПП 09 при выходе левым разворотом первый разворот выполнять после набора высоты 2000 фт/ (500) м.

### **УСМУ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ**

#### **1. Процедуры полетов по ППП**

##### **Общие положения**

При полетах в диспетчерской зоне Новый Уренгой (CTR) и в узловом диспетчерском районе Новый Уренгой (ТМА) необходимо:

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

При полетах по ППП ниже эшелона перехода органом ОВД назначаются высоты, опубликованные на схемах захода. При необходимости может быть назначена любая высота не ниже безопасной, кратная 300 фт/ 100 м.

Значение высоты перехода для аэродрома приведено на схемах вылета. Значение эшелона перехода передается в сводке АТИС.

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

Helipad 3 is designated for take-off and landing of Mi-8 and smaller HEL. Take-off is permitted within sector 050°-285° MAG, landing is permitted within sector 230°-105° MAG as vertical landing out of ground effect. Take-off and landing on track 178°/268° MAG shall be carried out as running take-off and landing, or no-run take-off and landing in ground effect or out of ground effect.

Clearance to use Helipads 1, 2, 3 for take-off and landing shall be requested by helicopter flight crew from "Novy-Urengoy-Tower" controller in advance.

Clearance for take-off from/landing on Helipads 1, 2, 3 shall be issued by "Novy-Urengoy-Tower" controller.

Take-off and landing of all types HEL over ACFT, located on Apron 1 are PROHIBITED.

### **USMU AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

The following measures should be taken for the purpose of noise abatement at AD:

- procedures should be executed in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual;
- established departure and arrival procedures should be strictly adhered to.

In order to minimise flights over the city, when executing IFR take-off from RWY 09 with left turn, climb to 2000 ft/(500) m, then execute initial turn.

### **USMU AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**

#### **1. Procedures for IFR flights**

##### **General**

During flight operations in Novy Urengoy CTR and TMA it is required:

- to have ATS unit clearance, obtained before entry into CTR (TMA);
- to report ACFT position upon request of the ATS unit;
- to follow appropriate ATS units instructions;
- to have and maintain continuous two-way radio communication in VHF range.

During IFR flights below the transition level, ATS unit assigns heights, published on instrument approach charts. If necessary, any height divisible by 300 ft/100 m can be assigned, but not below the safe height.

Transition altitude value for the AD is given on SID charts. Transition level value is transmitted via ATIS.

ATS unit shall assign RWY for take-off and landing, including this information in ATIS broadcast. Pilot-in-command must request another direction for take-off or landing, if execution of take-off or landing with a current wind does not provide flight safety.

**Разрешение на запуск, руление, буксировку (выталкивание)**

При подготовке к вылету экипаж ВС прослушивает информацию АТИС, докладывает диспетчеру КДП (позывной «Новый Уренгой-Вышка», частота 121.900 МГц) индекс прослушанной информации АТИС, 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, код ответчика ВРЛ (при необходимости).

Условия выхода должны содержать:

- наименование SID или порядок маневрирования после взлета;

- высоту первоначального набора (может выдаваться в процессе руления);

- позывной диспетчерского пункта, с которым необходимо установить радиосвязь после взлета, и частоту, на которой он работает. Если не указано иного, ВС набирает высоту 1500 фт/500 м и выходит на связь с диспетчером ДПК (позывной «Новый Уренгой – Круг», частота 124,700 МГц. При выходе на связь после взлета экипаж ВС обязан доложить о выполнении взлета, назначенном SID и занимаемой высоте.

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

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

**Буксировка и руление**

Руление (буксировка, выталкивание) по летному полю осуществляется только по разрешению диспетчера КДП на руление (буксировку, выталкивание), по осевым линиям РД и маршрутам руления.

Выруливание со стоянки и заруливание на стоянку осуществляется по сигналам наземного технического персонала, 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 на аэродроме предусмотрено по требованию экипажа ВС.

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

**Меры предосторожности при рулении ВС**

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

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

Руление ВС в зонах, которые не могут контролироваться диспетчером КДП (Перрон 2, Перрон 3), следует осуществлять по установленным маршрутам на пониженной скорости и при повышенном внимании экипажа ВС с обеспечением, в случае необходимости, безопасной остановки ВС.

**Взлет, набор высоты**

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

Экипажем ВС может быть запрошена процедура взлета без остановки на исполнительном старте с ВПП 09/27.

**Clearance for engines start-up, taxiing and towing (pushback)**

During preparing for departure flight crew shall monitor ATIS information, report code letter of the acknowledged ATIS information (call sign “Novy Urengoy-Tower”, frequency 121.900 MHz), stand number and readiness to obtain ATC clearance for flight operation. Flight crew shall obtain ATC clearance for flight operation, departure instructions and SSR transponder code, if required, from “Novy-Urengoy-Tower” controller.

Departure instructions must include:

- SID designator and manoeuvring procedure after take-off;

- initial climb height (can be assigned during taxiing);

- call sign and frequency of ATS unit to be contacted after take-off. Unless otherwise instructed, flight crew shall climb to 1500 ft/500 m and establish radio communication with Radar controller (call sign “Novy Urengoy-Radar”, frequency 124.700 MHz). During radio communication after take-off, flight crew must report take-off execution, assigned SID and height to be reached.

After obtaining ATC clearance for flight operation, flight crew shall request clearance for engines start-up.

Engines start-up (including run-up and idling) shall be carried out by clearance of “Novy-Urengoy-Tower” controller.

**Towing and taxiing**

Taxiing (towing, pushback) on the airfield shall be carried out along TWY centre lines and taxi routes by clearance of “Novy-Urengoy-Tower” controller only.

Taxiing into/out of stands shall be carried out by signals of the aerodrome engineering service specialist, responsible for the safety of taxiing, provided taxi patterns are observed by the flight crew.

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

Assistance of “Follow-me” vehicle is provided upon request of the flight crew.

The instruction of AD operator has priority in case of necessity to deviate from ACFT parking and traffic patterns.

**Safety measures during ACFT taxiing**

In winter aprons and TWY may be covered with compacted snow, ice, marking signs may be unseen. Flight crews shall exercise increased caution when taxiing in these conditions.

Flight crews shall exercise increased caution when taxiing through hot spots – places of possible RWY incursions.

Taxiing of aircraft in the areas, which cannot be controlled by “Novy-Urengoy-Tower” controller (Apron 2, Apron 3), should be executed along the established routes at reduced speed and with increased caution of the flight crew providing safe stop of aircraft in case of necessity.

**Take-off, climb**

The final decision to execute take-off shall be taken by the pilot-in-command. Take-off clearance is not a compulsion for the flight crew to execute take-off.

Flight crew may request clearance to take off from RWY 09/27 without stop at the line-up position.

На аэродроме предусмотрено выполнение процедуры взлета не от начала ВПП. Если экипаж запрашивает исполнительный старт не от начала ВПП, это означает, что он готов к взлету не от начала ВПП.

Взлет производится с разрешения диспетчера КДП.

Взлет и первоначальный набор высоты (эшелона) полета осуществляются:

- по SID, до основной точки на заданном маршруте ОВД, в которой начинается этап полета по маршруту;
- по траекториям, назначенным органом ОВД методом векторения (при наличии радиолокационного контроля).

Полученные ранее условия выхода могут быть скорректированы диспетчером КДП перед выдачей разрешения на взлет.

### **Прибывающие ВС**

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

Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДПК (позывной «Новый Уренгой - Круг», частота 124.700 МГц).

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 предпосадочную прямую) может применяться векторение.

При необходимости прибывающие ВС могут получать указания о задержке в зоне ожидания.

### **Визуальный заход на посадку**

На аэродроме возможно выполнение визуального захода на посадку на ВПП 09/27.

Разрешение экипажу ВС, выполняющего полет по ППП на выполнение визуального захода на посадку, запрашивается экипажем ВС или иницируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем. Органу ОВД ЗАПРЕЩАЕТСЯ принуждать экипаж 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.

Орган ОВД может начать векторение ВС для выполнения визуального захода на посадку до получения доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами, после чего векторение прекращается.

В целях оптимизации потока ВС орган ОВД может задавать экипажу ВС ограничения на выполнение визуального захода на посадку (выход на предпосадочную прямую на заданном удалении или заданной высоте). Если выдержать заданные ограничения не представляется возможным, экипаж ВС должен немедленно сообщить об этом органу ОВД.

Эшелонирование между ВС, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку и другими прибывающими и вылетающими ВС, обеспечивает орган ОВД.

Готовность экипажа ВС к выполнению визуального захода на посадку означает, что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и экипаж ВС имеет обоснованную уверенность

Take-off not from the RWY beginning is AVBL at the AD. If the flight crew requests line-up not from RWY beginning, it means, that the flight crew is ready to execute take-off not from the RWY beginning.

Take-off shall be carried out by clearance of "Novy-Urengoy-Tower" controller.

Take-off and initial climb to height (flight level) shall be carried out:

- along SID up to significant point on the assigned ATS route, at which en-route phase starts;
- along the tracks, assigned by ATS unit by vectoring (if radar control is available).

Departure instructions obtained by the flight crew earlier can be corrected by "Novy-Urengoy-Tower" controller before take-off clearance issuance.

### **Arriving ACFT**

The final decision to execute landing shall be taken by the pilot-in-command. Landing clearance is not a compulsion for the flight crew to execute landing.

Flight crew must listen to the latest ATIS broadcast, report its code letter on initial radio contact with Radar controller (call sign "Novy Urengoy-Radar", frequency 124.700 MHz).

After landing, pilot-in-command must vacate the RWY as quickly as possible and report it to "Novy-Urengoy-Tower" controller. Vectoring can be applied to provide the established separation intervals, air traffic flow management, regulation of approach sequence, navigation assistance to the flight crew (establishing on final).

When it deemed necessary arriving ACFT may get instructions to hold in one of the holding areas.

### **Visual approach**

RWY 09/27 is AVBL for executing visual approach.

Clearance to execute visual approach for ACFT executing 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. It is PROHIBITED for the ATS unit 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 ATS unit clearance to execute visual approach.

ATS unit can commence vectoring of ACFT for visual approach before obtaining flight crew's report about establishing visual contact with RWY and/or its references, after that vectoring is terminated.

In order to optimize air traffic flow, ATS unit can assign restrictions associated with visual approach (establishing on final at assigned distance or height). If unable to maintain the assigned restrictions, flight crew must immediately report it to ATS unit.

Separation between ACFT cleared to execute visual approach, and other arriving and departing aircraft is provided by ATS unit.

Readiness of the flight crew to execute a visual approach means that meteorological conditions allow to execute a visual approach and the flight crew has reasonable assurance (height, speed and ACFT configura-

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение захода на посадку экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему расчету, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода на посадку. Ответственность за выдерживание безопасного профиля снижения (за безопасный пролет препятствий) возлагается на экипаж ВС.

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

## 2. Процедуры наблюдения ОВД

### 2.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного канала осуществляется постоянно по ОРЛ-А «АОРЛ-1АС». ОВД на основе первичного обзорного радиолокатора особенностей не имеет.

### 2.2 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора осуществляется по ОРЛ-А «АОРЛ-1АС» и является основным способом наблюдения.

ОРЛ-А «АОРЛ-1АС» не оснащен режимом работы «УВД» и обеспечивает прием сигнала самолетного ответчика только в режиме «RBS».

Необходимость радиолокационного наведения определяется органом ОВД исходя из анализа воздушной обстановки или осуществляется по запросу экипажа.

## 3. Потеря радиосвязи

При потере двусторонней связи с ВС орган ОВД будет определять, работает ли установленный на борту этого ВС радиоприемник путем передачи ему на используемом канале указания подтвердить прием выполнением заданного маневра и отслеживания линии пути воздушного судна.

Оборудованные приемоответчиком ВС, у которых отказала радиосвязь, должны использовать приемоответчик в режиме «А», установив код 7600.

При потере радиосвязи на этапе снижения экипаж ВС обязан занять установленный ранее органом ОВД эшелон (высоту) полета и выполнить полет на аэродром посадки на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме.

## 4. Процедуры в условиях ограниченной видимости

### 4.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры LVP вводятся фразой «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости», сопровождается включением соответствующей информации в АТИС, а также передачей информации экипажам ВС органом ОВД.

Руководитель полетов вводит процедуры LVP при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 метров.

При введении процедур LVP:

- все транспортные средства и персонал, не выполняющие оперативных функций, удаляются с площади маневрирования;
- на площади маневрирования одновременно может находиться не более одного рулящего ВС;
- диспетчер КДП несет ответственность за назначение маршрута руления ВС по площади маневрирования;

After obtaining the clearance to execute visual approach from ATS unit, flight crew shall maintain descent track and profile based on own calculation, unless the ATS unit assigned restrictions for executing a visual approach. Responsibility for maintaining the safe descent profile (for safe overflying of obstacles) is rested on the flight crew.

When visual contact with the runway and/or its references is lost, the flight crew shall execute IFR missed approach and immediately report it to ATS unit.

## 2. ATS surveillance procedures

### 2.1 Radar control and ATS using primary surveillance radar

Continuous radar control and ATS using primary surveillance radar are carried out by means of TAR AORL-1AS. ATS on the basis of primary surveillance radar has no peculiarities.

### 2.2 Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Radar control and ATS using secondary surveillance radar are carried out by means of TAR AORL-1AS and is the basic method of surveillance.

TAR AORL-1AS does not operate in ATC mode and provides signal reception from aircraft transponder only in RBS mode.

The necessity of radar guidance is determined by ATS unit on the basis of analysis of the air situation or executed by flight crew's request.

## 3. Communication failure

If two-way radio communication with ACFT is lost, ATS unit shall determine whether the onboard radio equipment is operating by transmitting the instruction to confirm the reception by executing an assigned manoeuvre and monitoring of ACFT flight track.

In the event of radio communication failure, flight crew of ACFT equipped with transponder must set transponder to Mode A Code 7600.

In the event of communication failure during descent phase, flight crew shall proceed to the aerodrome of landing at flight level (height), last assigned by the ATS unit and execute approach according to published procedures.

## 4. Low visibility procedures

### 4.1 Application of low visibility procedures

Low Visibility Procedures are implemented using the phrase: "Low visibility procedures in progress" transmitted via ATIS or by ATS unit.

Low visibility procedures are implemented by Flight Control Officer when RVR is less than 550 m.

When low visibility procedures are in force:

- all transport vehicles and personnel which do not perform their operative duties should be removed from the manoeuvring area;
- not more than one taxiing ACFT can be present on the manoeuvring area;
- the responsibility for assignment of taxi routes within the manoeuvring area is rested on "Novy-Urengoy-Tower" controller;

(высота, скорость и конфигурация ВС) в выполнении визуального захода на посадку и посадки.

- без дополнительных указаний экипажу ВС не разрешается ожидать в месте, находящемся ближе к ВПП, чем граница места ожидания у ВПП (линия предварительного старта, являющаяся границей критической зоны ILS);

- ЗАПРЕЩАЕТСЯ движение ВС при нахождении на пути его движения (на одной РД или ВПП) других ВС или любого транспортного средства (исключая автомобиль сопровождения);

- экипаж ВС несет ответственность за несанкционированное занятие ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления ВС по площади маневрирования.

В период действия LVP воздушным судам ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- пересекать границу критической зоны РМС (ILS), обозначенную нанесенной на покрытия дневной маркировкой, без разрешения диспетчера КДП,

- взлет без остановки на исполнительном старте;

- взлет не от начала ВПП.

Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий и условий видимости.

Руление ВС производится за автомобилем сопровождения при вылете от места стоянки до линии предварительного старта.

Отмена процедур выполнения полетов в LVP сопровождается исключением соответствующей информации из АТИС, а также передачей информации экипажам ВЗ органом ОВД.

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

ВПП 09/27 – для взлета.

ВПП 09/27 – для точного захода и посадки по I категории ICAO.

ВПП 09/27 – ОВИ-I.

Технические средства контроля за обзором на площади маневрирования для использования в LVP отсутствуют.

#### **4.3. Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)**

Процедуры LVP вводятся органом ОВД аэродрома при фактической дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 метров.

Процедуры LVP отменяются органом ОВД аэродрома при улучшении дальности видимости на ВПП (RVR) 550 метров и более и при наличии тенденции к улучшению погодных условий.

#### **5. Процедуры полетов по ПВП**

Полеты по ПВП выполняются днем и ночью. Взлет и посадка ВС осуществляются на ВПП 09/27, кроме этого, вертолеты в светлое время суток могут дополнительно осуществлять взлет или посадку на ВП 3.

Разрешается производить посадку (взлет) на (с) любую часть ВПП 09/27 как по-самолетному, так и по-вертолетному.

При входе в CTR производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района на давление QNH аэродрома.

При выходе ВС за пределы CTR производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH аэродрома на давление QNH района.

tion) that a visual approach and landing can be completed.

- unless otherwise instructed, flight crew is not permitted to hold at the position located closer to the RWY than the runway-holding position limit (which is ILS critical area limit);

- ACFT movement is PROHIBITED, if there are other ACFT or any vehicle (excluding the "Follow-me" vehicle) present along the way of ACFT movement (one of the TWY or RWY);

- responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area rests with the flight crew.

When LVP are in force, it is PROHIBITED:

- to cross ILS critical area marked with the established day marking without permission of "Novy-Urengoy-Tower" controller;

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

- to take off not from RWY beginning.

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

ACFT taxiing during departure from the stand to the runway-holding position shall be carried out after the "Follow-me" vehicle.

Cancellation of LVP should be accompanied by exclusion of the relevant information from ATIS and by transmission of this information to the flight crews by the ATS unit.

#### **4.2 RWY and appropriate equipment approved to support low visibility procedures**

RWY 09/27 – for take-off.

RWY 09/27 – for ICAO CAT I precision approach and landing operations.

RWY 09/27 – LIH-I.

Technical means for monitoring of the visibility on the manoeuvring area in low visibility conditions are not provided.

#### **4.3 Meteorological conditions under which low visibility procedures are applied**

Low visibility procedures are implemented by ATS unit when RVR is less than 550 m.

Low visibility procedures are cancelled by ATS unit when RVR is 550 m or above and there is a tendency to improvement in weather conditions.

#### **5. Procedures for VFR flights**

VFR flights are carried out in the day-time and at night. ACFT take-off and landing are carried out from/on RWY 09/27, besides that, HEL can additionally carry out take-off or landing from/on Helipad 3 in daylight hours.

It is permitted to carry out running and no-run take-off and landing from/on any part of RWY 09/27.

When entering CTR, a changeover of barometric altimeter scale from area QNH to aerodrome QNH shall be made.

When exiting CTR, a changeover of barometric altimeter scale from aerodrome QNH to area QNH shall be made.



Для упорядочения потока воздушного движения орган ОВД может дать экипажу ВС указание о выполнении полета в зоне ожидания или о выполнении полета над точкой его текущего местонахождения при условии сохранения требуемого запаса высоты над препятствиями.

## 6. Примечания

Информация для экипажей ВС об изменениях метеорологических элементов погоды.

Диспетчер органа ОВД в обязательном порядке и оперативно информирует экипажи ВС о полученной им информации о:

- изменении состояния поверхности ВПП;
- изменениях направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов;
- возникновении неблагоприятных атмосферных условий;
- изменениях видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости).

## УСМУ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

### 1. Миграция птиц

#### 1.1 Сезонная

Основные направления сезонных миграций (май-сентябрь):

- весной – с юга на север;
- осенью – с севера на юг.

Высоты перелета птиц:

- гуси – 150-3000 м;
- утки – 100-300 м.

#### 1.2 Суточная

Суточная миграция птиц происходит утром и вечером.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц на аэродроме отсутствует.

### 2. Передача информации

Орган ОВД во время взлета и захода на посадку ВС (только в светлое время суток) в пределах визуальной видимости осуществляет наблюдение за наличием птиц на траектории полета ВС и на летной полосе. При обнаружении птиц орган ОВД информирует экипаж ВС, выполняющего взлет или заход на посадку.

Информация об орнитологической обстановке, полученная от оператора аэродрома, включается в сообщение АТИС или передается по каналам авиационной связи, если не получено подтверждение о приеме сводки АТИС, в которую включена данная информация.

To regulate the air traffic flow, ATS unit can issue the instruction to the flight crew to hold in the holding area or over the point of the ACFT current position, provided the MOC (minimum obstacle clearance) required is maintained.

## 6. Note

Information for the flight crews about changes of meteorological conditions.

ATS unit controller shall obligatory and immediately inform the flight crew about the following:

- change of runway surface condition;
- change of surface wind direction and speed (including gusts);
- formation of adverse weather conditions;
  
- changes of RVR (visibility) and the height of cloud base (vertical visibility) values.

## USMU AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

### 1. Bird migration

#### 1.1 Seasonal bird migration

Main directions of seasonal migrations (May-September) are:

- in spring from south to north;
- in autumn from north to south.

Heights of bird migrations:

- geese – 150-3000 M;
- ducks – 100-300 M.

#### 1.2 Daily bird migration

Daily bird migration takes place in the morning and evening hours.

Radar control over bird migration is not AVBL.

### 2. Information broadcast

During ACFT take-off and approach (only in daylight hours) ATS unit carries out observation of presence of birds on flight path and on the runway strip within visual range. After detection of birds, ATS unit informs the flight crew of ACFT executing take-off or approach.

Information on ornithological situation received from the aerodrome operator will be included into ATIS broadcast or transmitted via the channels of aeronautical telecommunication if the flight crew has not acknowledged ATIS broadcast which includes this information.

**УСМУ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**  
**USMU AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.2 USMU-31 AD 2.2 USMU-31.1
Aerodrome Obstacle Chart– ICAO, Type A, RWY 09/27	AD 2.2 USMU-33
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.2 USMU-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.2 USMU-40
Area Chart – ICAO	AD 2.2 USMU-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.2 USMU-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 09	AD 2.2 USMU-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 27	AD 2.2 USMU-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 09	AD 2.2 USMU-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 27	AD 2.2 USMU-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 09	AD 2.2 USMU-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 27	AD 2.2 USMU-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 09	AD 2.2 USMU-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 27	AD 2.2 USMU-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 09	AD 2.2 USMU-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 27	AD 2.2 USMU-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 09	AD 2.2 USMU-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 27	AD 2.2 USMU-100
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 09	AD 2.2 USMU-101
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 27	AD 2.2 USMU-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 09	AD 2.2 USMU-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 27	AD 2.2 USMU-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 09	AD 2.2 USMU-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 27	AD 2.2 USMU-106
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 09/27	AD 2.2 USMU-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 09	AD 2.2 USMU-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 27	AD 2.2 USMU-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 09	AD 2.2 USMU-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 27	AD 2.2 USMU-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 09	AD 2.2 USMU-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 27	AD 2.2 USMU-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 09	AD 2.2 USMU-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 27	AD 2.2 USMU-158
VFR Departure Chart RWY 09	AD 2.2 USMU-203
VFR Departure Chart RWY 27	AD 2.2 USMU-204
VFR Arrival Chart RWY 09	AD 2.2 USMU-205
VFR Arrival Chart RWY 27	AD 2.2 USMU-206