

**АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ  
АЭРОДРОМА.****УХНН  
НИКОЛАЕВСК-НА-АМУРЕ****УХНН АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.**

1.	Контрольная точка аэродрома и ее координаты	530915с 1403904в
2.	Направление и расстояние от города	2.5км западнее г. Николаевск-на-Амуре
3.	Абсолютная высота/расчетная температура	57м/187фт/21°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома	20м/66фт
5.	Магнитное склонение/годовые изменения	13°3(2022)/0.05°3
6.	Администрация: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS	АО «Хабаровские авиалинии» 680031, г. Хабаровск, Матвеевское шоссе, 32 Тел: (4212) 26-20-31 Факс: (4212) 26-36-61 682460, Хабаровский край, г. Николаевск-на-Амуре, аэропорт Тел/Факс: (42135) 3-06-14 E-mail: info@khabavia.ru АФТН: УХННМХЬЬ
7.	Вид разрешенных полетов	ППП/ПВП
8.	Примечания	Система координат ПЗ-90.11

**УХНН АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.**

1.	Администрация	ПН-ПТ: 2300-0800; СБ, ВС, празд: не работает
2.	Таможенная и иммиграционная службы	Нет
3.	Медицинская и санитарная служба	Медпункт: 2130-0930
4.	Бюро САИ	Нет данных
5.	Бюро информации ОВД (ARO)	Нет данных
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу	к/с
7.	ОВД	к/с
8.	Заправка топливом	2200-0900
9.	Обслуживание	2130-0930
10.	Безопасность	к/с
11.	Противообледенение	2200-0900
12.	Примечания	В период с 0930 до 2130 АД используется только для взлета/посадки ВС ВС, выполняющих санитарные задания, ВС КГУП «Хабаровские авиалинии». Обеспечение запасным и прием сторонних авиакомпаний – по запросу. Тм=UTC+10час

**УХНН АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства	Имеются, до 7т
2.	Типы топлива/масел	ТС-1/СМ-4,5
3.	Средства заправки топливом/емкость	Имеются/ограничений нет
4.	Средства по удалению льда	Имеются
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС	Нет
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС	Нет
7.	Примечания	Нет

**УХНН АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**

1.	Гостиницы	Гостиницы в г. Николаевск-на-Амуре
2.	Рестораны	Кафе в аэровокзале
3.	Транспортное обслуживание	Автобус, такси
4.	Медицинское обслуживание	Медпункт аэропорта, служба скорой помощи, больницы в г. Николаевск-на-Амуре.
5.	Банк и почтовое отделение	Нет
6.	Туристическое бюро	Нет
7.	Примечания	Нет

**УХНН АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.**

1.	Категория по уровню требуемой пожарной защиты	Категория 5 с 2130 до 0930 Категория 3 с 0930 до 2130
2.	Аварийно-спасательное оборудование	Имеется
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться	Имеются для ВС: Ан-2, Ан-28, Ан-38, Ан-24, Ан-26 и их модификаций, Як-40, Л-410.
4.	Примечания	Эвакуация других типов ВС, потерявших способность двигаться, производится эксплуатантами ВС.

**УХНН АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ - УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**

1.	Виды оборудования для удаления осадков	Имеются
2.	Очередность удаления осадков	1-я очередь: очистка ВПП, ЛП на ширину 10м, РД-А, огней светосистемы, МС ВС, находящихся на дежурстве по АСР и СЗ, выезды из АСС на ВПП и на рабочую площадь аэродрома. Зон КРМ и ГРМ (по заявке Николаевского-на-Амуре центра ОВД). 2-я очередь: очистка МС, обочин РД на ширину 10м. 3-я очередь: очистка летной полосы на ширину 25м от боковых границ ВПП, обочин перрона с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными (1:10), объектов ГСМ, АТБ, внутриаэропортовых дорог, очистка подъездных путей к объектам ЭРТОС.
3.	Примечания	Нет

**УХНН АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.**

1.	Покрытие и прочность перронов	Бетон, PCN 22/R/A/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД	РД А: 16м, бетон, PCN 22/R/A/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера	Нет
4.	Местоположение точек проверки VOR	Нет
5.	Местоположение точек проверки INS	Нет
6.	Примечания	Нет

**УХНН АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ,  
КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке	Маркировка знака обозначения имеется на всех МС. Системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке – нет. Постановка производится по разметке руления на МС.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД	Маркировочные знаки порогов ВПП и маркировка осевой линии РД. Огни ВПП и РД.
3.	Огни линии «стоп»	Нет
4.	Примечания	Нет

**УХНН АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**

Обозначение препятствия	Вид препятствия	Местоположение препятствия	Абсолютная высота (м)	Наличие маркировки дневная / ночная	Примечания
1	2	3	4	5	6
См. GEN 3.1.6 АИП России.					

**УХНН АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

1.	Соответствующий метеорологический орган	АМСГ 1 разряда Николаевск-На-Амуре	
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы	к/с	
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия	АМСГ 1 разряда Николаевск-На-Амуре	9 часов
4.	Частота составления прогноза типа «тренд»	Ежечасно	
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж	Индивидуальная консультация	
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки	Прогноз ОЯП по маршруту (карта ОЯП), прогноз ветра и температуры воздуха на высотах (карта для эшелона полетов), TAF, SIGMET, FV, FK, METAR, GAMET, AIRMET, русский.	
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации	Прогноз ОЯП по маршруту (карта ОЯП), прогноз ветра и температуры воздуха на высотах (карта для эшелона полетов), TAF, SIGMET, FV, FK, METAR, GAMET, AIRMET.	
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации	ПРМ спутниковой информации об облаках.	
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией	ДП Вышка, МДП	
10.	Дополнительная информация	Нет	

**УХНН АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (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
1	2	3	4	5	6
11	094.71° 108°	1863x34	PCN 22/R/A/X/T Бетон	530917.49с 1403814.28в 20.0м/66фт	Нпор 46.1м/151фт
29	274.73° 288°	1863x34	PCN 22/R/A/X/T Бетон	530912.53с 1403954.21в 20.0м/66фт	Нпор 54.6м/179фт
Уклон ВПП и КПП	Размеры КПП (м)	Размеры полос, свободных от препятствий, СЗ (м)	Размеры летной полосы (м)	Зона, свободная от препятствий, OFZ	Примечания
7	8	9	10	11	12
+0.46%	Нет	150x150	2163x300	Нет данных	КПП, концевая зона безопасности, система аварийного торможения на АД отсутствует. Система координат ПЗ-90.11
-0.46%	Нет	150x150	2163x300	Нет данных	

**УХНН АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**

Обозначение ВПП	РДР (м)	РДВ (м)	РДПВ (м)	РПД (м)	Примечания
1	2	3	4	5	6
11	1863	2013	1863	1863	Нет
29	1863	2013	1863	1863	Нет

**УХНН АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света системы огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней линии ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	ОМИ 420м	Зеленые	PAPI 3.5°	Нет	Нет	1863м, 60м, белый, последние 600м, желтый	Красные	Нет	PAPI с левой стороны по курсу посадки 275м от торца ВПП.
29	ОМИ 780м	Зеленые	PAPI 3.5°	Нет	Нет	1863м, 60м, белый, последние 600м, желтый	Красные	Нет	PAPI с левой стороны по курсу посадки 221м от торца ВПП.

**УХНН АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк местоположение и характеристики	Нет
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI). Анемометр, местоположение и освещение	Анемометр находится на основном пункте наблюдения (ОПН), освещение анемометра имеется.
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД	Имеются
4.	Резервный источник электропитания/время переключения	Имеется/60сек
5.	Примечания	Нет

**УХНН АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида	Нет
2.	Превышение TLOF/FATO	Нет
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка	Нет
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO	Нет
5.	Объявленные располагаемые дистанции	Нет
6.	Огни приближения и огни зоны FATO	Нет
7.	Примечания	1. Зоны посадки для вертолетов на аэродроме отсутствуют. Для вертолетов на ползковом шасси предусмотрен воздушный маршрут перемещения с МС на ВПП и обратно по рулежной разметке РД А. 2. Выполнение подхода, посадки и выхода по ППП и ПВП производится по установленным схемам с посадкой на рабочую ВПП. При полетах по ППП значения ОСА(Н) для вертолетов соответствуют значениям ОСА(Н) для ВС Кат А.

**УХНН АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.**

1.	Обозначение и боковые границы	1. Диспетчерская зона 1: 532136с 1395000в, 532118с 1404600в, 531006с 1412600в, 524000с 1411500в, 523314с 1405756в, 524116с 1403230в, 523813с 1400205в, 530748с 1395006в, 531136с 1395242в, 532000с 1394000в, 532136с 1395000в. 2. Диспетчерская зона 2: 533911с 1411607в, 532545с 1414542в, 531527с 1415028в, 525447с 1413611в, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 70км с центром (530900с 1403812в) до 523314с 1405756в, 524116с 1403230в, 523813с 1400205в, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 70км с центром (530900с 1403812в) до 533911с 1411607в.	
2.	Вертикальные границы	1. Ур. земли-1200м/4000фт AMSL. 2. 1200м/4000фт AMSL-FL100.	
3.	Классификация воздушного пространства	Класс С	
4.	Позывной и язык органа ОВД	Николаевск-Вышка	Русский
5.	Абсолютная /относительная высота перехода	7050фт/(2100)м	
6.	Примечания	Система координат ПЗ-90.02	

**УХНН АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**

Обозначение службы	Позывной	Частота	Часы работы	Примечания
1	2	3	4	5
ДП Вышка	Николаевск-Вышка	118.100	2130-0930	Зона обслуживания: Уровень земли - FL100
ИАС	Николаевск-Перрон	120.000	п/р АД	Для связи с бригадой ИАС
АТИС		126.400	2200-0900	Циркуляр метеовещания

**УХНН АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.**

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций (для VOR/ILS/MLS указать магнитное склонение)	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (13°3)	НА	112.4	п/п	530908.4с 1404117.3в		Система координат ПЗ-90.11
KPM 11 ILS (13°3)	ИНЦ	110.1	п/п	530911.9с 1404006.2в		Система координат ПЗ-90.11
ГРМ 11			п/п	530920.8с 1403825.2в		3.5° Нот 15.5м/51фт Система координат ПЗ-90.11
DME 11	ИНЦ	CH 38X	п/п	530920.8с 1403825.3в		Система координат ПЗ-90.11
KPM-29 ILS (13°3)	ИМЕ	111.7	п/п	530918.1с 1403802.3в		Система координат ПЗ-90.11
ГРМ 29			п/п	530909.1с 1403944.6в		3.8° Нот 16.5м/55фт Система координат ПЗ-90.11
ДПРМ	МЕ	444	п/п	530902.6с 1404328.9в		Система координат ПЗ-90.11
БПРМ	М	800	п/п	530909.3с 1404103.9в		Система координат ПЗ-90.11
ЛККС 11 GLS CAT I GBAS(H) 11 GLS CAT I	G11A	CH 20515	п/р	530900.2с 1403925.4в		3.5° ТСН 15.5м/51фт Система координат ПЗ-90.11
ЛККС 29 GLS CAT I GBAS(H) 29 GLS CAT I	G29A	CH 20926	п/р			3.5° ТСН 15.0м/50фт Система координат ПЗ-90.11
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV RNAV GNSS	УХНН	110.600 CH 22159	п/р			Система координат ПЗ-90.11

**УХНН АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА.****Аэропортовые правила.**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецмашиной-тягачом. Необходимость буксировки определяется аэродромной службой в зависимости от состояния покрытия перрона. Частота связи с буксировочной бригадой 120.000 МГц, позывной «Николаевок-Перрон». Руление и буксировка производятся по установленной дневной маркировке. Без разрешения диспетчера ДП Вышка руление и буксировка запрещены.

**Руление на места стоянок и с них:**

Руление и буксировка производится по осевым линиям РД. Руление (буксировка) производится по указанию диспетчера, скорость руления выбирает КВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной Руководством по летной эксплуатации ВС (РЛЭ). Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, а за безопасность буксировки-лицо, руководящее буксировкой на порученном участке.

**Отправление.**

- Выполняется на тяге собственных двигателей с перрона с МС 1-16;
  - В зависимости от состояния покрытия перрона производится буксировка ВС.
- Решение принимается аэродромной службой.

**Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов.**

Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов: МС 10 и МС11.

**Зона стоянки для вертолетов.**

Зона стоянки для вертолетов: МС 13-16.

**Перрон.**

Разрешается установка:

- на МС 1, 2, 3 - ВС Ан-24, Ан-26 и его модификаций, Ан-28, Ан-38, Як-40, Л-410, DHC-8-300, DHC-8-200, DHC-8-100;
- на МС 4, 5, 6 - Ан-28, Ан-38, Як-40, Л-410, DHC-8-200, DHC-8-100;
- на МС 7, 8, 9 - Ан-24, Ан-26 и его модификации, DHC-8-300, DHC-8-400;
- на МС 10, 11 - Ан-2, Ан-3, Cessna-208B, Cessna-172, DHC-8-100;
- на МС 12 - Ан-28, Ан-38, DHC-8-200;
- на МС 13 - Ми-2;
- на МС 14-16 - Ми-8.

**Ограничения при рулении.**

В зимнее время ось руления может быть не видна из-за снега. Выдерживание направления при рулении осуществляется по боковым маркерам.

**Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться.**

Средства эвакуации имеются для ВС: Ан-2, Ан-28, Ан-38, Ан-24, Ан-26 и их модификаций, Як-40, Л-410. Эвакуация других типов ВС, потерявших способность двигаться производится эксплуатантами воздушных судов.

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

Специальные правила не установлены. Выполняются по согласованию с руководителем полетов.

**Ограничение полетов вертолетов.**

Взлет и посадка производится по самолетному и вертолетному с ВПП.

**УХНН АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.****Общие положения.**

1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов при взлете с ВПП 11.
2. Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.
3. Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.
4. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов при заходе на посадку на ВПП 29.
5. При наличии в секторах, подхода и захода на посадку опасных для полета ВС метеорологических явлений, экипаж ВС вправе отклониться от маршрута подхода, с обязательным докладом органу ОВД.

6. Экипажи ВС обязаны выдерживать предписанные маршруты входа, а в случае отклонения - выходить на заданную линию пути немедленно.

#### **Использование системы ВПП в дневное время.**

1. Предпочтительным направлением для взлета является ВПП 29.
2. Предпочтительным направлением для посадки является ВПП 11.
3. Выбор направления взлета и посадки должен производиться в соответствии с фактическими метеорологическими условиями и текущей воздушной обстановкой в районе аэродрома.

#### **Использование системы ВПП в ночное время.**

1. Предпочтительным направлением для взлета является ВПП 29.
2. Предпочтительным направлением для посадки является ВПП 11.
3. Выбор направления взлета и посадки должен производиться в соответствии с фактическими метеорологическими условиями и текущей воздушной обстановкой в районе аэродрома.
4. При составлении расписания движения воздушных судов на аэродроме следует избегать прилетов и вылетов с 2300 до 0600 местного времени.
5. Вышеуказанные ограничения не применяются для воздушных судов, выполняющих поисково-спасательные операции и вылеты по санитарным заданиям.

#### **Ограничения на взлет.**

1. При взлете с ВПП 11 выдерживать установленные схемы выхода в целях исключения полетов над жилыми массивами города на малой высоте и повышенных режимах работы двигателей ВС.
2. При подходящих условиях экипажу ВС рекомендуется выполнять взлет на номинальном режиме работы двигателей.
3. Процедуры взлета.
  - 3.1. Взлет и набор высоты, (600)м:
    - взлетный режим работы двигателей;
    - закрылки во взлетном положении;
    - набор высоты со скоростью  $V_2+20-40$ км/ч;
  - 3.2. Первый разворот выполнять на высоте не ниже (600)м на удалении не ближе 6км от торца ВПП 29 (R107, D4км от VORDME «НА»);
  - 3.3. На высоте (600)м:
    - разогнать скорость ВС до скорости уборки средств механизации;
    - убрать средства механизации;
    - дальнейший набор высоты (эшелона) производить на скорости согласно РЛЭ.

#### **Ограничение на посадку.**

1. ВПП 11 является предпочтительной и используется в максимальной степени, если позволяют метеорологические условия и воздушная обстановка в районе аэродрома. Эксплуатационные процедуры снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех ВС.
2. Непосредственно перед конечным этапом захода на посадку следует избегать (по возможности) больших вертикальных скоростей снижения.
3. Изменение конфигурации и скорости полета ВС, связанное с приемами снижения шума, осуществляется согласно требованиям РЛЭ данного типа ВС.
4. При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе полет ниже глиссады ILS - ЗАПРЕЩЕН.
5. Процедуры снижения шума не должны предусматривать превышения приборной скорости снижения, установленной РЛЭ для данного типа ВС.
6. Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

### **УХНН АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.**

#### **Процедуры в условиях ограниченной видимости.**

Для оповещения служб аэропорта о выполнении полетов в условиях ограниченной видимости используется термин «Процедуры в условиях ограниченной видимости».

#### **Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости.**

Правила выполнения процедур в условиях ограниченной видимости применяются при дальности видимости на ВПП менее 550 метров.

Сообщение о введении «Процедуры в условиях ограниченной видимости» доводится до экипажей ВС через АТИС или диспетчером ДП Вышка (при отсутствии АТИС) фразой «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».

Метеорологическая информация для АТИС в период действия «Процедуры в условиях ограниченной видимости» поступает в автоматическом режиме по данным:

- местных регулярных сводок в 00 и 30 минут каждого часа;
- местных специальных сводок.



При вылете маршрут руления воздушного судна к линии предварительного старта определяется диспетчером ДП Вышка. Использование автомобиля сопровождения/буксировки ВС, оборудованного светосигнальными устройствами и радиостанцией применяются по требованию экипажа воздушного судна. Запрос экипажа передается диспетчеру ПДСП для вызова автомобиля сопровождения/буксировки. Место встречи автомобиля сопровождения/буксировки воздушного судна, при необходимости освободить ВПП при возврате ВС на стоянку, определяется по согласованию между диспетчером ДП Вышка и экипажем ВС. О прибытии ВС на место стоянки (МС) экипаж ВС докладывает диспетчеру, используя следующую фразеологию: «Позывной ВС, на МС ...».

В период действия «Процедуры в условиях ограниченной видимости» запрещаются:

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

В период действия «Процедуры в условиях ограниченной видимости» допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера ДП Вышка.

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

Ответственность за несанкционированное занятие ВПП людьми, животными несет служба авиационной безопасности.

### **Прекращение действия «Процедуры в условиях ограниченной видимости».**

При улучшении метеоусловий (при видимости на ВПП 550м и более):

- диспетчер ДП Вышка фразой «Отмена процедур в условиях ограниченной видимости» доводит информацию до заинтересованных служб аэропорта.
- из сообщения АТИС исключается фраза «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».

### **ВПП и соответствующее оборудование, разрешенной для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости.**

ВПП 29 оснащена: системой посадки ILS СР 200.

ВПП 11 оснащена: системой посадки ILS СР 200 с РМД-НП.

### **Метеорологические условия, в которых применяется процедуры и условия ограниченной видимости.**

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

### **Описание наземных маркировочных знаков/светотехнических средств для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости.**

Система светосигнального оборудования ВПП 11/29 - ОМИ «Светлячок».

### **Процедуры полетов по ППП.**

При полетах в пределах диспетчерской зоны, района аэродрома Николаевск-на-Амуре экипажу ВС необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД на использование воздушного пространства, полученное до входа в соответствующую зону ответственности;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующих органов ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ - диапазоне.

Полеты по ППП производятся согласно опубликованным схемам маневрирования.

Все полеты ВС осуществляются по картам вылета, прибытия, захода на посадку и по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного наведения (векторение).

До установления радиосвязи для запроса запуска двигателей (буксировки), экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДП Вышка.

Порядок взлета ВС:

- Взлет ВС выполняется от начала ВПП;
- Взлет вертолетов не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС и разрешения ДП Вышка.

Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

Примечание:

Взлет с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока по запросу экипажа ВС. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

При необходимости выполнения предполетных процедур на ВПП (прогрев двигателей и т.п.) экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ДП Вышка при первом выходе на связь.

При необходимости занятия ВПП более 1 минуты экипаж ВС до выруливания со стоянки сообщает диспетчеру ДП Вышка о необходимом времени для подготовки к взлету.

Все предполетные процедуры на борту ВС должны быть выполнены до рубежа предварительного старта. Выполнение процедур на ВПП должно быть сокращено до минимально необходимого.

Взлет и первоначальный набор высоты осуществляются:

- по картам вылета, которые включают в себя процедуру набора высоты и перехода к маршрутной структуре ОВД до ПОД выхода из диспетчерской зоны;
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля - по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

Перед разрешением на взлет условия выхода могут быть скорректированы диспетчером ДП Вышка.

При установлении после взлета радиосвязи с диспетчером, экипаж ВС обязан доложить о выполнении взлета, назначенном маршруте вылета.

Набор высоты выполняется только до уровня (абсолютная высота, эшелон), разрешенного органом ОВД.

Прибытие по ППП:

Снижение и подход к аэродрому Николаевск-на-Амуре осуществляется:

- по установленным схемам прибытия и захода на посадку;
- методом радиолокационного векторения.

При следовании по схемам прибытия экипаж ВС обязан соблюдать линию пути, вертикальный профиль.

Маршрут прибытия назначается органом ОВД, как правило заблаговременно, для расчета экипажем ВС времени начала снижения с эшелона. Снижение выполняется только до уровня (эшелон, относительная высота), разрешенного органом ОВД.

При установлении радиосвязи с диспетчером ДП Вышка в режиме снижения экипаж ВС должен:

- прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс;
- доложить текущий и занимаемый эшелон.

При следовании по маршруту прибытия экипаж ВС обязан соблюдать линию пути, вертикальный профиль.

Для обеспечения возможности регулирования очередности захода ВС на посадку, а также при введении временного ограничения на аэродроме используется зона ожидания.

При выполнении захода на посадку по GLS, RNP, экипаж ВС информирует орган ОВД, осуществляющий управление на конечном этапе захода на посадку о резервной системе захода на посадку.

Контроль работоспособности GNSS при выполнении заходов на посадку осуществляется диспетчером ДП Вышка с помощью оборудования GBAS (ЛККС А-2000). При необеспечении выполняемой операции диспетчер ДП Вышка информирует об этом экипаж ВС и рекомендует заход по резервной системе.

При уходе ВС на второй круг по ППП КВС переходит на выполнение полета по ППП и ВС следует по опубликованной схеме ухода на второй круг. Для обеспечения повторного захода на посадку диспетчером ДП Вышка может применяться радиолокационное векторение. При уходе на второй круг по решению КВС экипаж ВС обязан немедленно доложить об этом диспетчеру ДП Вышка.

Визуальное маневрирование выполняется в пределах зоны визуального маневрирования (ЗВМ) на высоте не ниже MDA(H):

- радиусы ЗВМ: Кат А – 3.12км, Кат В - 4.90км: (визуальное маневрирование севернее линий ограничительных пеленгов 296°-099° - ЗАПРЕЩЕНО);
- для снижения ниже MDA(H) экипаж ВС должен иметь визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами.

Уход на второй круг по ППП:

При уходе на второй круг экипаж выполняет действия в соответствии с РЛЭ ВС, докладывает диспетчеру ДП Вышка причину и начало ухода на второй круг, следует по опубликованной схеме ухода на второй круг.

### **Процедуры наблюдения ОВД.**

Диспетчер ДП Вышка информирует экипажи ВС в случае, если обслуживание на основе системы наблюдения ОВД прервано или прекращено.

Значение допуска для определения того, что отображаемая диспетчеру ДП Вышка информация о высоте полета ВС, полученная на основе данных о барометрической высоте, является точной, составляет  $\pm 90\text{м}$  ( $\pm 300$  футов).

Если отображаемая информация о высоте полета ВС превышает установленные допустимые значения, диспетчер ДП Вышка дает указание проверить установку величины давления и подтвердить высоту полета ВС. Если после подтверждения правильности установки величины давления несоответствие сохраняется, диспетчер ДП Вышка информирует экипаж ВС о несоответствии и выдает указание экипажу ВС прекратить передачу данных о высоте в режиме «С», при условии, что это не приведет к потере информации о местоположении и опознавании. Векторение применяется для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очередности захода на посадку, при изменении направления ВПП для посадки, оказания навигационной помощи экипажу воздушного судна. Необходимость векторения определяется диспетчером ДП Вышка из анализа воздушной обстановки. Векторение разрешается на высотах не ниже минимальных абсолютных в соответствии с обзорной картой минимальных абсолютных высот УВД.

### **Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора.**

Для осуществления РЛК установлен ОРЛ-А «АОРЛ-1АС».

### **Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора.**

Технические характеристики ОРЛ-А «АОРЛ-1АС» установленного на аэродроме, позволяют получать радиолокационную информацию по вторичному каналу в режимах «УВД», «RBS».

### **Потеря радиосвязи.**

При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал «Бедствие» и, при наличии ответчика ВОРЛ, установить на нем код 7600;
- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя ВЧ-каналы 4295 кГц, 5520кГц, аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;
- прослушивать на частоте ДПРМ (444 кГц) аэродрома информацию и указания органа ОВД;

По возможности, экипаж может с помощью мобильного телефона использовать телефоны старшего диспетчера (диспетчера): (42135) 30523; (42135) 30613; (924) 309 7985.

Порядок действий при вылете:

При двусторонней потере радиосвязи после взлета ВС набирает эшелон в соответствии с условиями выхода. Если величина первоначального набора была задана ниже эшелона перехода, ВС набирает эшелон перехода. При решении КВС следовать на аэродром назначения, ВС в течение 5 минут следует на заданном в условиях выхода или последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне (в зависимости от того, что выше), затем набирает крейсерский эшелон в соответствии с планом полета. При решении КВС произвести посадку на аэродроме Николаевск-на-Амуре ВС выходит по кратчайшему расстоянию на БПРМ аэродрома на заданном в условиях выхода или последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне, после пролета БПРМ снижается по схеме и выполняет заход на посадку.

Порядок действий при прибытии:

Если органом ОВД был назначен маршрут прибытия, ВС следует по назначенному маршруту на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне, снижение производится после пролета БПРМ. Если маршрут прибытия не был назначен, то ВС выходит по кратчайшему расстоянию на БПРМ аэродрома на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне. Снижение производится после пролета БПРМ.

### **Процедуры полетов по ПВП.**

Полеты по ПВП производятся согласно опубликованным схемам маневрирования.

Согласно картам выхода из района аэродрома и стандартного прибытия по правилам визуальных полетов ВПП 11/29.

## **УХНН АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

### **Миграция птиц:**

#### **Сезонная.**

Весенняя миграция перелетных птиц происходит с середины апреля до конца мая. Осенняя миграция птиц происходит с середины августа до конца октября. Основное направление полетов птиц: весной с юга на север, осенью с севера на юг. Высоты перелета от 100 до 600 метров. Вид птиц; цаплевые, утки и гуси. Частота перемещения 5-6 стаи птиц до 100 особей в час в дневное время.

#### **Суточная.**

Суточная миграция местных птиц происходит утром с 06 до 11 часов и вечером в предзакатные часы с 18 до 22 часов местного времени с апреля по ноябрь. Направление перемещения северо-запад - юго-восток и обратно. Наиболее опасный район - юго-восточнее торца ВПП 29, где в это время года гнездятся крупные водоплавающие птицы (бакланы, цапли и т.п.). Особое внимание орнитологической обстановке следует уделять при взлете с ВПП 11 и при посадке на ВПП 29. Высота полета до 100 метров, частота перемещений до 30 особей в час.

### **Передача информации.**

Визуальное орнитологическое наблюдение на аэродроме осуществляет диспетчер ДП Вышка.

Эти наблюдения проводятся в пределах видимости только в светлое время суток в секторах взлета и захода ВС на посадку. Особенно внимательно осматривается ЛП и прилегающая к ней территория летного поля.

Диспетчер информирует экипаж ВС, выполняющего взлет или заход на посадку об орнитологической обстановке (наличие птиц на траектории взлета или захода на посадку, а также поблизости от нее, непосредственно на ВПП), по возможности экипажам сообщается место обнаружения птиц и направление полета. Диспетчер немедленно информирует экипажи ВС, мастера аэродромной службы в случаях, когда на аэродроме концентрация птиц, представляющих серьезную опасность для полетов ВС (на ВПП или вблизи нее собираются в стаи птицы, через подходы к ВПП в течении нескольких минут летит одна за другой большие стаи птиц).

Диспетчер ДП Вышка в установленном порядке фиксирует результаты наблюдений за птицами в Журнале регистрации сведений о скоплении птиц на аэродроме. Оператором аэропорта в исключительных случаях, когда на аэродроме чрезвычайно высокая концентрация птиц, представляющих серьезную опасность для полетов ВС, а также на основании доклада диспетчера ДП Вышка или информации служб оператора аэропорта об орнитологической обстановке на аэродроме, может принять решение о временном прекращении (ограничении) полетов до устранения опасных орнитологических факторов. Решение о временном прекращении (ограничении) полетов фиксируется в «Журнале учета состояния летного поля». На основании записи в «Журнале учета состояния летного поля» персонал службы движения подает формализованное сообщение «АПЗ».

### **Аэродромная служба.**

- выявляет и устраняет условия, способствующие концентрации птиц на аэродроме;  
- по информации диспетчера ДП Вышка проводит отпугивание птиц от аэродрома с использованием имеющихся средств.

При полете по маршруту, в случае обнаружения скопления птиц, экипаж должен обходить их стороной или пролетать над ними. Особенно внимательным экипаж должен быть во время встречи в воздухе с крупными хищными птицами, которые могут проявить агрессивность по отношению к ВС. В этом случае необходимо предпринять действия по предотвращению сближения с ними.

При подходе к аэродрому посадки после получения информации от органов ОВД о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц экипажу необходимо:

- повысить осмотрительность;
- включить фары и обогрев стекол кабины (если они не были включены ранее);
- повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);
- при необходимости уйти на второй круг.

Экипажи ВС, заметившие во время полета скопления птиц, представляющих опасность для полетов, немедленно передают информацию о них диспетчеру.

## УХНН АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ.

Карта аэродрома	AD 2.3 УХНН-31
Карта аэродрома	AD 2.3 УХНН-32
Карта аэродромного наземного движения и размещения на стоянке	AD 2.3 УХНН-33
Карта района	AD 2.3 УХНН-55
Карта района МВЛ	AD 2.3 УХНН-56
Обзорная карта минимальных абсолютных высот УВД	AD 2.3 УХНН-57
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-69
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-70
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-71
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-72
Карта стандартного вылета по ПВП (ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-73
Карта стандартного вылета по ПВП (ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-74
Карта стандартного прибытия по приборам (ВПП 11/29)	AD 2.3 УХНН-87
Карта стандартного прибытия по приборам (ВПП 11/29)	AD 2.3 УХНН-88
Карта стандартного прибытия по приборам (ВПП 11/29)	AD 2.3 УХНН-89
Карта стандартного прибытия по ПВП (ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-91
Карта стандартного прибытия по ПВП (ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-92
Карта захода на посадку по приборам (ILS Z или KPM Z ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-97
Карта захода на посадку по приборам (ILS Y или KPM Y ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-98
Карта захода на посадку по приборам (ILS X или KPM X ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-99
Карта захода на посадку по приборам (ILS Y ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-101
Карта захода на посадку по приборам (ILS X ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-102
Карта захода на посадку по приборам (ILS W ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-103
Карта захода на посадку по приборам (VOR ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-105
Карта захода на посадку по приборам (VOR ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-106
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) Z обратного старта ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-107
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) Z ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-108
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) Y обратного старта ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-109
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (ДПРМ) Y ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-110
Карта визуального захода на посадку (ВПП 11/29)	AD 2.3 УХНН-111
Карта стандартного вылета по приборам (RNAV ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-127
Карта стандартного вылета по приборам (RNAV ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-128
Карта стандартного прибытия по приборам (RNAV ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-129
Карта стандартного прибытия по приборам (RNAV ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-130
Карта захода на посадку по приборам (GLS ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-131
Карта захода на посадку по приборам (GLS ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-132
Карта захода на посадку по приборам (RNP ВПП 11)	AD 2.3 УХНН-133
Карта захода на посадку по приборам (RNP ВПП 29)	AD 2.3 УХНН-134