

**АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ
АЭРОДРОМА.****УНИТ
ТУРА-ГОРНЫЙ****УНИТ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.**

1.	Контрольная точка аэродрома и ее координаты	642002с 1002556в
2.	Направление и расстояние от города	12.5км северо-восточнее п. Тура
3.	Абсолютная высота/расчетная температура	2045фт/623м / +1°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома	-27м
5.	Магнитное склонение/годовые изменения	1°В (2019)/2.4'З
6.	Администрация: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS	Филиал «Аэропорт «Тура», ФКП «Аэропорты Красноярья» 648000, Красноярский край, Эвенкийский муниципальный район, п. Тура, ул. Гагарина, д. 2 Тел: (39170) 3-10-66 Факс: (391) 263-63-63 E-mail: tura@fkpkras.ru АФТН: УНИТКОДУ
7.	Вид разрешенных полетов	ППП/ПВП
8.	Примечания	Система координат ПЗ-90.11

УНИТ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.

1.	Администрация	ПН-ПТ: 0100-1000
2.	Таможенная и иммиграционная службы	Нет
3.	Медицинская и санитарная служба	Нет
4.	Бюро САИ	Нет
5.	Бюро информации ОВД (ARO)	п/р АП
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу	п/р АП
7.	ОВД	п/р АП
8.	Заправка топливом	п/р АП
9.	Обслуживание	Нет
10.	Безопасность	к/с
11.	Противообледенение	Нет
12.	Примечания	1. Регламент работы АП: ПН-ПТ: 0200-1400; возможны изменения, смотри NOTAM 2. Тм=UTC+7час

УНИТ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства	Нет
2.	Типы топлива/масел	ТС-1 (собственность авиакомпании – эксплуатанта ВС)
3.	Средства заправки топливом/емкость	Имеются/Нет данных
4.	Средства по удалению льда	Имеются
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС	Нет
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС	Нет
7.	Примечания	Нет

УНИТ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.

1.	Гостиницы	В п. Тура
2.	Рестораны	В п. Тура
3.	Транспортное обслуживание	Автобус, такси
4.	Медицинское обслуживание	В п. Тура
5.	Банк и почтовое отделение	В п. Тура
6.	Туристическое бюро	Нет
7.	Примечания	Нет

УНИТ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.

1.	Категория по уровню требуемой пожарной защиты	УТПЗ-4
2.	Аварийно-спасательное оборудование	Имеется
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться	Имеются
4.	Примечания	Нет

УНИТ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ - УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.

1.	Виды оборудования для удаления осадков	Имеются
2.	Очередность удаления осадков	1-я очередь: ВПП, спланированные части ЛП на 10м от границ ВПП, рабочие РД, огни ССО, перрон, рабочие МС и пути движения к ним; 2-я очередь: остальные РД, обочины всех РД на ширину 10м; 3 очередь: остальные МС, подъездные пути к объектам и внутриаэропортовые дороги, ЛП на ширину 25м от боковых границ ВПП на всю длину ЛП.
3.	Примечания	Нет

УНИТ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.

1.	Покрытие и прочность перронов	Железобетон, РСН 12/R/A/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД	РД А, В: 20м, железобетон, РСН 12/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

УНИТ 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	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке – нет.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, края ВПП. РД: осевая линия РД А, В, края РД, места сопряжения РД А, В и ВПП. Огни ВПП белые, РД А, В – синие.
3.	Огни линии «стоп»	Нет
4.	Примечания	Нет

УНИТ 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.					

УНИТ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

1.	Соответствующий метеорологический орган	АМСГ 4 разряда Тура Среднесибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета»	
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы	п/р АП	
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия	АМЦ Красноярск	9час 0000-0900, 0300-1200, 0600-1500, 0900-1800, 1200-2100
4.	Частота составления прогноза типа «тренд»	3 часа в период работы АП	
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж	Устная консультация специалиста прогностической группы АМЦ Красноярск (по запросу экипажа), предоставление полетной документации, предоставление полетной документации на электронный адрес авиакомпании (по запросу).	
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки	Бланк полетной документации: TAF/TAF AMD, METAR, SPESI, SIGMET, AIRMET, AIREP. Предупреждение по АД вылета, о сдвиге ветра по АД вылета, карты ОЯП, температуры и ветра по высотам, Русский, Английский.	
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации	Кольцевые карты погоды, максимального ветра, карты ОЯП, донесение с борта ВС, TAF/TAF AMD, GAMET/GAMET AMD, METAR, SPESI, SIGMET, AIRMET, AIREP, местные регулярные и специальные сводки погоды, предупреждения по АД вылета, предупреждения о сдвиге ветра по АД вылета, метеоинформация по запросу.	
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации	ПО АРМ-Метеоролог с форматно-логическим контролем, UNIMAS. ФМИИС-ЯМАЛ с комплектом датчиков.	
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией	КДП МВЛ	
10.	Дополнительная информация	Нет	

УНИТ 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
17	172.18° 171°	1394x28	PCN 12/R/A/X/T железобетон	642023.99с 1002548.88в -27м	Нпор 2045фт/623.0м
35	352.18° 351°	1394x28	PCN 12/R/A/X/T железобетон	641939.38с 1002603.02в -28м	Нпор 2039фт/621.5м
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
-0.14%	Нет	Нет	1694x150	Нет данных	Система координат ПЗ-90.11
+0.14%	Нет	Нет	1694x150	Нет данных	

УНИТ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.

Обозначение ВПП	РДР (м)	РДВ (м)	РДПВ (м)	РПД (м)	Примечания
1	2	3	4	5	6
17	1364	1364	1364	1394	1. РДР, РДВ и РДПВ сокращены на 30м. 2. Исполнительный старт с МПУвзл=171°/351° перенесен на 30м. 3. ВПП 17/35: первые 30м для взлета не используются. 4. При заходе на посадку с МПУпос=171°/351° строго выдерживать заданную глиссаду.
35	1364	1364	1364	1394	

УНИТ 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) РАPI	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
17	Нет	Зеленые	Нет	Нет	Нет	1394м, 60м, белые, последние 220м, желтые 10Кд	Красные	Нет	Нет
35	ОМИ 900м 10Кд	Зеленые	Нет	Нет	Нет	1394м, 60м, белые, последние 600м, желтые 10Кд	Красные	Нет	Нет

УНИТ 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	Нет
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД	Боковые, в месте сопряжения РД А, В и ВПП – синие, осевых нет
4.	Резервный источник электропитания/время переключения	Имеется/менее 60сек
5.	Примечания	Нет

УНИТ 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	Используется ВПП

УНИТ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.

1.	Обозначение и боковые границы	Тура-Горный диспетчерская зона: Окружность радиусом 50км с центром (642000с 1002600в)	
2.	Вертикальные границы	От земли до FL100	
3.	Классификация воздушного пространства	Класс С	
4.	Позывной и язык органа ОВД	Тура-Вышка	Русский
5.	Абсолютная /относительная высота перехода	6000фт/(1210)м	
6.	Примечания	Система координат ПЗ-90.11	

УНИТ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.

Обозначение службы	Позывной	Частота	Часы работы	Примечания
1	2	3	4	5
КДП МВЛ	Тура-Вышка	131.000	п/р	Нет
←				

УНИТ 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
ДПРМ 35	БГ	320	п/р	641741.4с 1002640.7в		Система координат ПЗ-90.11
БПРМ 35	Б	659	п/р	641906.9с 1002613.4в		Система координат ПЗ-90.11
ЛККС 17 GLS кат I	G17A	CH20571	к/с	641947.4с 1002550.0в		2.7° Нот 15.0м/50фт Система координат ПЗ-90.11
ЛККС 35 GLS кат I	G35A	CH20982				2.7° Нот 15.0м/50фт Система координат ПЗ-90.11
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УНИТ	112.000 CH22215				Система координат ПЗ-90.11

УНИТ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА.

Аэропортовые правила.

Контроль наземного движения на площади перрона и площади маневрирования (выруливания на предварительный старт и до заруливания на стоянку после посадки), в пределах видимости осуществляет диспетчер КДП МВЛ. Маршрут руления ВС назначается диспетчером КДП МВЛ с учетом установленных на АД ограничений.

Движение ВС по АД осуществляется рулением на тяге собственных двигателей или буксировкой (при необходимости).

Диспетчер КДП МВЛ информирует экипажи ВС об изменениях видимости на ВПП (видимости), нижней границы облаков (вертикальной видимости), изменениях направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов, об опасных для авиации метеоявлениях и состоянии искусственных покрытий ВПП.

Руление на места стоянок и с них:

Руление и буксировка (при необходимости) производится по РД А, РД В.

Выруливание на тяге собственных двигателей или буксировка ВС с МС выполняется после получения разрешения диспетчера КДП МВЛ и под руководством (по сигналам) ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск ВС. Заруливание ВС на МС производится по сигналам ответственного лица ИАС.

Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния РД, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Прибытие.

Диспетчер КДП МВЛ информирует соответствующие службы о расчетном времени прибытия ВС, согласно должностной инструкции и технологии работы. Встреча и направление ВС на МС производится персоналом службы ИАС по установленным сигналам.

Отправление.

Запуск двигателя(ей) ВС производится только по разрешению диспетчера КДП МВЛ.

Отправка ВС с МС производится под руководством ответственного лица ИАС.

Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов.

Специально подготовленные стоянки для легких и сверхлегких ВС на АД отсутствуют. Размещение легких и сверхлегких ВС осуществляется на имеющихся МС № 1,2,3.

Зона стоянки для вертолетов.

Для стоянки вертолетов предназначено МС № 1. Специально подготовленные вертолетные площадки на аэродроме отсутствуют.

Перрон.

Перрон, имеющий искусственное покрытие из железобетонных плит ПАГ-14 совмещен с МС № 1,2, 3, соединен с ВПП двумя рулежными дорожками РД А и РД В.

Ограничения при рулении.

Радиусы закругления искусственного покрытия РД А, РД В (ВС индекса 3) в местах примыкания к искусственному покрытию ВПП менее нормативного и составляют по 18м. Руление производить строго по осевой линии на минимальной скорости при повышенном внимании экипажа.

Расстояние между осевой линией маршрута руления на перроне и неподвижным препятствием (ВС на МС 2, 3) на маршруте руления ВС индексов 1, 2, 3, проходящем вдоль МС 2, 3 менее нормативного и составляет 6,9м.

Руление ВС типа Ан-24, Ан-26, Ан-32, АTR-42, АTR-72, Як-40 на маршруте руления, проходящем вдоль МС 1, осуществляется строго по оси руления. Руление ВС вдоль МС 2 при занятой МС 2 ЗАПРЕЩЕНО. Руление ВС вдоль МС 3 при занятой МС 3 ЗАПРЕЩЕНО.

Во время руления ВС по маршрутам руления вдоль МС 1-3, нахождение и движение спецавтотранспорта и средств механизации на пути рулящего ВС ЗАПРЕЩЕНО.

Контроль движения спецавтотранспорта и аэродромной механизации на перроне АД осуществляется техником САО, путем предупреждения водителей спецавтотранспорта о рулении ВС на перроне по каналу внутрипортовой связи.

Ширина ВПП в местах уширения у торцов ВПП 17 и ВПП 35 менее нормативной и составляют 36м и 40м соответственно, разворот ВС осуществлять на безопасной скорости по минимальному радиусу разворота, при повышенном внимании экипажа.

Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться.

Эвакуация ВС с летного поля АД имеет целью в кратчайший срок создать условия взлета, посадки или руления других ВС и тем самым обеспечить бесперебойную работу аэропорта. Эвакуация ВС проводится в случаях:

- его выкатывания за пределы ВПП или РД при посадке или прерванном взлете;
- разрушения шин или конструкции колес шасси во время взлета, посадки или руления;
- повреждения (не выпуска) передней опоры шасси самолета;
- повреждения (не выпуска) одной (двух) основных опор шасси самолета;
- посадки самолета с убранными шасси или повреждения всех опор самолета;
- нештатного перемещения ВС за пределы ВПП, РД во время руления или буксировки;
- иных аварийных ситуациях, когда ВС становится препятствием для производства полетов.

При отсутствии в аэропорту представителя эксплуатанта ВС его роль на месте события выполняет КВС (член экипажа).

Вводятся ограничения на прием/выпуск ВС, оповещение всех служб согласно Табеля внутрипортовой связи. Для эвакуации ВС используется спецавтотранспорт, при необходимости с привлечением спецтранспорта сторонних организаций.

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

Тренировочные полеты производятся по заявкам представителя авиакомпании в установленном порядке.

Для выполнения тренировочных полетов на АД используется прямоугольный маршрут захода на посадку.

На АД одновременно разрешается производить тренировочные полеты не более чем одному ВС.

Контрольно-испытательные полеты производятся по заявкам заинтересованных сторон (эксплуатанта), в установленном порядке. Эти полеты выполняются по прямоугольному маршруту захода на посадку на высотах не менее Нкр, при метеоминимуме не ниже установленного.

Ограничение полетов вертолетов.

Запуск, прогрев и опробование двигателей производится с учетом скорости и направления ветра по нормам, установленным РЛЭ каждого типа вертолета. Для взлетов и посадок вертолетов используется ВПП.

УНИТ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.**Примечания.**

Специальные процедуры снижения шума в аэропорту Тура-Горный не установлены. Экипажи ВС обязаны применять требования по уменьшению шума, предписанные РЛЭ.

В целях уменьшения шума экипажам следует:

- соблюдать установленные схемы прилета и вылета;
- максимально уменьшать время работы двигателей на земле.

УНИТ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.**Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP):**

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

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP).

Ввод процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP): Процедуры выполнения полётов в условиях ограниченной видимости вводятся в действие фразой «Применяются процедуры ограниченной видимости», переданной по каналам связи с органом ОВД.

В период действия «Процедуры при ограниченной видимости»:

- допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП;
- движение ВС по перрону осуществляется на пониженной скорости с максимальной осмотровостью экипажа ВС.

Вылет ВС в условиях ограниченной видимости в период действия процедуры LVP запрещается:

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

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

ВПП 17/35 процедуры в условиях ограниченной видимости LVP используются только для вылета и руления ВС.

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

Орган ОВД вводит процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) в условиях дальности видимости на ВПП менее 550м.

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

При объявлении «Процедуры при ограниченной видимости», движение автомобильной техники оборудованной проблесковыми маяками по перрону и площади маневрирования, производится на пониженных скоростях с максимальной осмотровостью с включенным ближним светом фар.

Процедуры полетов по ППП.

При следовании по процедурам вылета/прибытия, экипаж ВС обязан соблюдать линию пути, вертикальный профиль и ограничения по скорости, опубликованные на картах процедур вылета/прибытия.

Визуальный заход на посадку

Визуальный заход на посадку (ВЗП) производится:

- по запросу экипажа ВС;
- в случае, если заход/продолжение захода на посадку по приборам невозможно по техническим причинам (например, неисправность РТС посадки).

Ответственность за принятие решения о выполнении визуального захода на посадку возлагается на КВС.

Подход к АД для выполнения визуального захода на посадку осуществляется по опубликованным процедурам прибытия, до момента визуального обнаружения экипажем ВС ВПП и/или её ориентиров.

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

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение визуального захода на посадку экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода на посадку. В любом случае ответственность за выдерживание безопасной траектории полёта и профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

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

Потеря радиосвязи.

При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал Бедствие или при наличии ответчика в режиме RBS установить на нем код 7600;
- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя аварийную частоту 121.500МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;

- прослушивать на частоте ДПРМ 320 БГ информацию и указания органа ОВД;

- при отсутствии необходимых метеусловий на АД уйти на запасной аэродром.

Во всех случаях экипаж может использовать телефон Руководителя полетов Туринского центра ОВД:

+7 (39170) 31498, +7 953 586 64 28.

Процедуры полетов по ПВП.

Процедуры полётов по ПВП осуществляются в пределах диспетчерской зоны АД Тура-Горный. Полеты по ПВП выполняются днем и ночью. При полетах по ПВП необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД. Разрешение органа ОВД должно быть получено за 5 минут до расчетного времени входа воздушного судна в диспетчерскую зону;
- сообщать местонахождение, условия полета, когда это необходимо.

Изменение органом ОВД высоты полета предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП. На КВС возлагается ответственность за выдерживание безопасной высоты,

выдерживание заданного органом ОВД маршрута с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств. При невозможности выполнить указание органа ОВД экипаж ВС обязан немедленно доложить об этом.

Процедуры вылета по ПВП.

Взлет, набор по прямой, далее, в зависимости от воздушной обстановки и по согласованию с диспетчером ОВД, разворот в направлении маршрута полета с набором высоты не ниже безопасной. Перевод высотомеров с давления QNH аэродрома на давление QNH района производится при пересечении границы района АД (радиус 50км от КТА).

Процедуры прибытия по ПВП.

Прибывающие ВС следуют на контрольные точки захода на посадку по ПВП, согласно разработанных схем маневрирования, на высотах не ниже безопасной. Вписывание в схему захода на посадку производится, в зависимости от воздушной обстановки и по согласованию с диспетчером ОВД, по кратчайшему расстоянию. Перевод высотомеров с давления QNH района на давление QNH аэродрома производится при пересечении границы района АД (радиус 50км от КТА).

Примечания.

Выполнение полетов с использованием давления QNH.

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляется по давлению QNH.

Значение давления QNH выдается органом ОВД, давление QFE выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH должны располагать переводными таблицами, позволяющими трактовать полученное указание органа ОВД применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футов - метры).

УНИТ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Миграция птиц:

Сезонная.

Апрель – сентябрь.

Суточная.

Утро, вечер. В течении дня одиночные перелеты птиц.

Передача информации.

По каналам связи.

УНИТ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ.

Карта аэродрома	AD 2.3 УНИТ-31
Карта аэродрома	AD 2.3 УНИТ-32
Карта аэродромного наземного движения и размещения на стоянке	AD 2.3 УНИТ-33
Карта района	AD 2.3 УНИТ-55
Карта района МВЛ	AD 2.3 УНИТ-56
Обзорная карта минимальных абсолютных высот УВД	AD 2.3 УНИТ-57
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-69
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-70
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-71
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-72
Карта стандартного вылета по ПВП (ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-73
Карта стандартного вылета по ПВП (ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-75
Карта стандартного вылета по ПВП (ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-77
Карта стандартного вылета по ПВП (ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-79
Карта стандартного прибытия по приборам (ВПП 17/35)	AD 2.3 УНИТ-87
Карта стандартного прибытия по приборам (ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-88
Карта стандартного прибытия по ПВП (ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-89
Карта стандартного прибытия по ПВП (ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-91
Карта стандартного прибытия по ПВП (ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-93
Карта стандартного прибытия по ПВП (ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-95
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) Z обратного старта ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-97
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) Y обратного старта ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-98
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) Z ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-99
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) Y ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-100
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (ДПРМ) X ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-101
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (ДПРМ) W ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-102
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) V ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-103

Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) U ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-104
Карта визуального захода на посадку (ВЗП ВПП 17/35)	AD 2.3 УНИТ-105
Карта стандартного вылета по приборам (RNAV ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-127
Карта стандартного вылета по приборам (RNAV ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-128
Карта стандартного прибытия по приборам (RNAV ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-129
Карта стандартного прибытия по приборам (RNAV ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-130
Карта захода на посадку по приборам (GLS ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-131
Карта захода на посадку по приборам (GLS ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-132
Карта захода на посадку по приборам (RNP ВПП 17)	AD 2.3 УНИТ-133
Карта захода на посадку по приборам (RNP ВПП 35)	AD 2.3 УНИТ-134