АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.

УСДС ТАРКО-САЛЕ

УСДС АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.

1.	Контрольная точка аэродрома и ее координаты	645550с 0774840в
2.	Направление и расстояние от города	1.5км севернее г. Тарко-Сале
3.	Абсолютная высота/расчетная температура	25м/-7°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома	5м
5.	Магнитное склонение/годовые изменения	19°В (2017)/Нет данных
6.	Администрация: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS	ГУП ЯНАО «Аэропорт Тарко-Сале», Аэропорт Тарко-Сале 629850, ЯНАО, г. Тарко-Сале, ул. Ленина, 31а. Тел/Факс: (349-97) 2-11-33, 2-36-80, 2-14-56, 2-15-28 E-mail: tarkosale.aeroport@bk.ru АФТН: УСДСАПДУ
7.	Вид разрешенных полетов	ППП/ПВП
8.	Примечания	Система координат ПЗ-90.11 ←

УСДС АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.

1.	Администрация	ПН, ВТ, СР, ЧТ, ПТ: 0300-1200; СБ, ВС: не работает
2.	Таможенная и иммиграционная службы	Нет
3.	Медицинская и санитарная служба	ПН, ВТ, СР, ЧТ, ПТ, СБ: 0300-1400; ВС: не работает
4.	Бюро САИ	ПН, ВТ, СР, ЧТ, ПТ, СБ: 0200-1400; ВС: не работает
5.	Бюро информации ОВД (ARO)	Нет
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу	0100-1700
7.	ОВД	ПН, ВТ, СР, ЧТ, ПТ, СБ: 0300-1400; ВС: не работает
8.	Заправка топливом	ПН, ВТ, СР, ЧТ, ПТ, СБ: 0300-1400; ВС: не работает
9.	Обслуживание	Нет
10.	Безопасность	к/с
11.	Противообледенение	ПН, ВТ, СР, ЧТ, ПТ, СБ: 0300-1400; ВС: не работает
12.	Примечания	1. Регламент работы ЦПИ: 0300-1700 2. Тм= UTC+5час

УСДС АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства	Нет
2.	Типы топлива/масел	ТС1, РТ/Нет данных
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

УСДС АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.

1.	Гостиницы	В г. Тарко-Сале
2.	Рестораны	Предприятия общественного питания в г. Тарко-Сале
3.	Транспортное обслуживание	Городской автотранспорт. Железнодорожный транспорт на станции Пуровск. Такси
4.	Медицинское обслуживание	Фельдшерский пункт аэропорта, районная поликлиника в г. Тарко-Сале
5.	Банк и почтовое отделение	В г. Тарко-Сале
6.	Туристическое бюро	Нет
7.	Примечания	Нет

УСДС АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.

1.	Категория по уровню требуемой пожарной защиты	Категория 3
2.	Аварийно-спасательное оборудование	Имеется
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться	Имеются
4.	Примечания	Весь комплекс работ по подготовке и проведению эвакуации ВС с летного поля выполняют аварийно-спасательные расчеты организации, предприятия владельца ВС (Авиакомпании эксплуатанта) в присутствии пожарно-спасательного расчета и расчета МСС аэропорта Тарко-Сале

УСДС АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ - УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.

1.	Виды оборудования для удаления осадков	Имеются
2.	Очередность удаления осадков	1-я очередь: ВПП, РД 1 2-я очередь: Перрон, МС: 1, 2, 3, 4, 5 3 очередь: ПП: 10, 12, 14, 16, 18, 19, 20, 22 4 очередь: ППО 5 очередь: ПП 7 6 очередь: Боковые полосы безопасности, подъездные дороги
3.	Примечания	Нет

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

1.	Покрытие и прочность перронов	Перрон 1: грунт
2.	Ширина, покрытие и прочность РД	РД 1: 30м, грунт
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера	ВПП 02/20: 25м
4.	Местоположение точек проверки VOR	Нет
5.	Местоположение точек проверки INS	Нет
6.	Примечания	Нет

УСДС 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 на всех МС. Системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке - нет
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, центр, боковые границы ВПП. Знак РД 1. Огни ВПП – белые, РД 1 – синие
3.	Огни линии «стоп»	Нет
4.	Примечания	Нет

УСДС 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.					

УСДС АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

1.	Соответствующий метеорологический орган	АМСГ 3 разряда Тарко-Сале	
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы	1700-0100 АМЦ Салехард 0100-1700 синоптическая группа 0100-1400 метеонаблюдатели	
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия	АМСГ 3 разряда Тарко-Сале	3час 0300-1200, 0600-1500, 0900-1800, 1200-2100
4.	Частота составления прогноза типа «тренд»	30мин	
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж	Консультация/инструктаж	
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки	АВ-6, АВ-10 Русский, TAF - английский	
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации	Карты погоды: приземные, кольцевые; прогностические карты особых явлений экипажам ВС на эшелоне полета	
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации	Нет	
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией	ЦПИ Уренгой и другие по запросу	
10.	Дополнительная информация	Нет	

УСДС АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и КПТ	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
02	038°18'23" 019°	2000x104	Грунт	645524.11с 0774752.45в	Нпор 25м
20	218°18'23" 199°	2000x104	Грунт	645614.80с 0774926.82в	Нпор 25м

Уклон ВПП и КПТ	Размеры КПТ (м)	Размеры полос, свободных от препятствий, СЗ (м)	Размеры летной полосы (м)	Зона, свободная от препятствий, OFZ	Примечания
7	8	9	10	11	12
-0.02%	Нет	200x150	2260x160	Нет данных	Система координат ПЗ-90.11
+0.02%	Нет	60x150	2260x160	Нет данных	

УСДС АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.

Обозначение ВПП	РДР (м)	РДВ (м)	РДПВ (м)	РПД (м)	Примечания
1	2	3	4	5	6
02	2000	2200	2000	2000	Нет
20	1910	2060	1910	1910	Нет

УСДС 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 (MEHT) 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
02	900м ОМИ	Зеленые	Нет	Нет	Нет	2000м, 59м, белые, последние 590м, желтые	Красные	Нет	Нет
20	420м ОМИ	Зеленые	Нет	Нет	Нет	2000м, 59м, белые, последние 590м, желтые	Красные	Нет	Нет

УСДС 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 1 и ВПП – синие, осевых – нет
4.	Резервный источник электропитания/время переключения	Имеется/30сек
5.	Примечания	Нет

УСДС АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида	ПП 7: 645511.35с 0774741.34в ПП 10: 645520.31с 0774733.76в ПП 12: 645521.95с 0774736.60в ПП 14: 645523.69с 0774739.80в ПП 16: 645525.41с 0774743.20в ПП 18: 645527.23с 0774746.60в ПП 19: 645529.25с 0774749.36в ПП 20: 645531.98с 0774752.71в ПП 22: 645535.42с 0774759.69в ППО: 645536.11с 0774751.14в
2.	Превышение TLOF/FATO	ПП 7, 10, 12, 14, 16, 18, 19, 20, 22, ППО: 25м
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка	ПП 7, 10, ППО: TLOF: 20x20м, грунт, нет данных; FATO 7, 10: 20x20м, грунт; FATO ППО: 35x35м, грунт, дневная; ПП 12: TLOF: 20x20м, бетон, PCN 19/R/A/X/T; FATO: 20x20м, грунт, дневная/ночная; ПП 14, 16, 18, 19, 20, 22: TLOF: 20x20м, бетон, PCN 21/R/A/X/T; FATO: 20x20м, грунт, дневная/ночная.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO	ПП 7, 10, 12, 14, 16, 18, 19, 20, 22, ППО: Истинный: 38°18'23"/218°18'23"
5.	Объявленные располагаемые дистанции	Нет
6.	Огни приближения и огни зоны FATO	Огни зоны FATO: ПП 7, 10, ППО: Нет Огни зоны FATO: ПП 12, 14, 16, 18, 19, 20, 22/Нет данных
7.	Примечания	1. Система координат ПЗ-90.11 2. ЗАПРЕЩЕНЫ взлеты вертолетов в секторах с Ам: ПП 7: 270°-325°, ПП 10: 220°-350°, ПП 12: 220°-350°, ПП 14: 210°-360°, ПП 16: 205°-320°, ПП 18: 205°-315°, ПП 19: 195°-290°, ПП 20: 185°-280°, ПП 22: 170°-275°, ППО: 230°-260° до удаления 1.5км; ВПП: 210°-310° до удаления 1.6км

УСДС АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.

1.	Обозначение и боковые границы	Тарко-Сале диспетчерская зона: окружность радиусом 40км с центром (645550с 0774840в)	
2.	Вертикальные границы	От земли до FL060	
3.	Классификация воздушного пространства	Класс С	
4.	Позывной и язык органа ОВД	Тарко-Сале-Вышка	Русский
5.	Абсолютная /относительная высота перехода	Нет данных/(900)м	
6.	Примечания	Система координат ПЗ-90.02	

УСДС АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.

Обозначение службы	Позывной	Частота	Часы работы	Примечания
1	2	3	4	5
Для всех служб		121.500 129.000	0300-1700	Аварийная частота Резервная частота
КДП МВЛ	Тарко-Сале-Вышка	122.900	п/р	Нет
	Тарко-Сале-Транзит	118.500	п/р	Коммерческий канал
АМСГ	Тарко-Сале-Метео	119.300	0100-1400	Нет

УСДС 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	ТС	310	п/р	645320.2с 0774404.8в		Система координат ПЗ-90.02
БПРМ	Т	640	п/р	645501.7с 0774710.7в		Система координат ПЗ-90.02

УСДС АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА.

Аэропортовые правила.

За соблюдение безопасных интервалов между ВС при запуске двигателей, их опробовании, рулении отвечает КВС.

Запуск двигателей ВС, их прогрев и опробование, движение по АД производится решением КВС после получения им разрешения от диспетчера КДП МВЛ Тарко-Сале.

Движение ВС по АД осуществляется только по аэродромным знакам (стояка, РД, тумбы ВПП):

- рулением с использованием тяги ВС;
- буксировкой.

Если руление невозможно, экипажу ВС следует запросить буксировку через диспетчера Тарко-Сале - Транзит на частоте 118.500МГц.

Руководит буксировкой ВС и отвечает за ее безопасность ответственный специалист участка технического обслуживания авиакомпании собственника.

При буксировке на ВС должны быть включены аэронавигационные огни, а на тягаче - габаритные и проблесковые огни.

Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния покрытия, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости.

При буксировке ВС между руководителем буксировки и экипажем ВС должна поддерживаться двусторонняя связь по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Схемы руления и буксировки ВС показаны на «Карте наземного движения и размещения на стоянку воздушных судов».

Запуск двигателей ВС при буксировке запрещен.

При невозможности руления (буксировки), вертолетам разрешается перемещение (аэроруление) при наличии соответствующих условий.

Руление на места стоянок и с них:

Руление или буксировка производится с разрешения диспетчера КДП МВЛ. Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния покрытия, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости.

При буксировке ВС между руководителем буксировки и экипажем ВС должна поддерживаться двусторонняя связь по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

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

Выруливание, заруливание с/на перронные стояки ВС: 1, 2, 3, 4, 5 выполняется на тяге собственных двигателей либо буксировкой.

Лидирование по АД не производится.

Прибытие.

За безопасность заруливания на МС отвечает специалист участка технического обслуживания авиакомпании собственника ВС, обеспечивающий установку ВС на МС.

Отправление.

За безопасность выруливания с МС отвечает специалист участка технического обслуживания авиакомпании собственника ВС, обеспечивающий выпуск ВС на МС.

Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов.

На перроне имеются МС, оборудованные якорными креплениями:

- МС 4, 5 для самолетов: Ан-2, Ан-3 и более легких типов воздушных судов;
- МС 3 для самолетов: Twin Otter DHC-6 Series 400, Cessna 208B Grand Caravan.

Зона стоянки для вертолетов.

Зона стоянки для вертолетов на перроне МС: 1, 2, 3, 4, 5 для всех типов вертолетов. Посадочные площадки (ПП): 7, 10, 12, 14, ППО - для вертолетов со взлетной массой до 15 тонн; 16, 18, 19, 20, 22 - для вертолетов всех типов.

Перрон.

Перрон расположен юго-западнее ВПП, тип покрытия - грунт, имеет размеры 150х150м, на перроне имеются пять мест стоянок для ВС. Маркировочный знак МС обозначает номер стоянки ВС, знак окрашивают в желтый цвет, цифры и окантовку - в черный цвет. МС 3 используется как противообледенительная зона.

Ограничения при рулении.

Безопасную скорость руления определяет КВС. Развороты на ВПП, РД и перроне выполняются как можно с большим радиусом, избегая резкого торможения.

Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться.

Весь комплекс работ по подготовке и проведению эвакуации ВС с летного поля выполняют аварийно-спасательные расчеты организации, предприятия владельца ВС (Авиакомпании эксплуатанта) в присутствии пожарно-спасательного расчета и расчета МСС аэропорта Тарко-Сале. Согласно Плана эвакуации аварийного ВС с места авиационного происшествия на АД аэропорта Тарко-Сале ГУП ЯНАО «Аэропорт Тарко-Сале».

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

Тренировочные полеты с использованием ВПП выполняются на вертолетах МИ-8 с имитацией отказа одного двигателя и расчетом на посадку с коротким пробегом.

Ограничение полетов вертолетов.

При работе с грузом на внешней подвеске на ППО и ВП 7 вертолетам со взлетной массой более 15 тонн посадка без посадки. Взлет вертолетов в секторе с Ам: ПП 7: 270°-325°; ПП 10: 220°-350°; ПП 12: 220°-350°;
ПП 14: 210°-360°; ПП 16: 205°-320°; ПП 18 205°-315°; ПП 19: 195°-290°; ПП 20: 185°-280°; ПП 22: 170°- 275°;
ВПП: 210°-310°; ППО: 230°-260° - ЗАПРЕЩЕН.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ запуск двигателей, взлет, и посадка на ПП 16 со взлетной массой 15 тонн и более, если ПП 14 занята другим вертолетом.

УСДС АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Общие положения.

Ограничения по снижению шума на аэродроме Тарко-Сале:
- набор высоты с МПУвзл 199° выполняется с максимально возможным градиентом согласно РЛЭ данного типа ВС;
- ЗАПРЕЩЕНЫ полеты ВС над городом ниже Н=150м.

УСДС АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP):

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP).

Процедуры выполнения вылетов в условиях ограниченной видимости вводятся в действие фразой «Действуют процедуры ограниченной видимости», включаемой в информацию МЕТЕО или переданной по каналам связи органом ОВД.

При вылете, маршрут руления ВС к линии предварительного старта ВПП 02/20, перед РД 1 определяется диспетчером КДП по докладам экипажей ВС. Руление ВС производится с максимальной осмотрительностью экипажа ВС.

РД 1, примыкающая к ВПП, считается свободной, когда ВС по докладу экипажа займет ВПП 02/20 или доложит занятие МС на перроне.

При ограниченной видимости запрещается:
- взлеты не от начала ВПП;
- взлеты без остановки на исполнительном старте.

Диспетчер КДП, управляющий движением ВС по АД:
- информирует экипажи ВС об ограничениях;
- дает указания о движении по АД ВС по установленной схеме руления;
- информирует экипажи ВС о взаимном расположении ВС, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении.

Ответственность за выдерживание назначенного маршрута руления, согласно наземным маркировочным знакам, маркировке/светотехническим средствам на площади маневрирования, возлагается на экипаж ВС.

Вылетающее ВС ожидает разрешение на занятие исполнительного старта ВПП 02/20 на линии предварительного старта перед РД 1.

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

Для выполнения вылетов в условиях ограниченной видимости разрешается использовать ВПП 02/20.

Светосигнальное оборудование: ВПП 02/20 ССО ОМИ «Светлячок», РД 1.

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

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

Применяются процедуры выполнения вылетов в условиях ограниченной видимости при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550м.

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

Орган ОВД информирует об этом главного оператора АП (представителя) в целях информирования всех заинтересованных сторон.

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

При действии процедур в условиях ограниченной видимости (LVP) экипажи ВС используют наземные маркировочные знаки и светотехнические средства.

<u>Процедуры полетов по ППП.</u>

Общие положения.

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами горизонтального и вертикального эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов между ВС и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующий орган ОВД.

Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленным докладом об этом органу ОВД.

При необходимости, (например, в случае перегруженности АД) прибывающие ВС могут получать указания о задержке в зоне ожидания над ДПРМ или БПРМ. Переход от полетов по ППП на полеты по ПВП производится по согласованию с органом ОВД.

При полетах в диспетчерской зоне АД Тарко-Сале необходимо:
- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа в диспетчерскую зону;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующих органов ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ-диапазоне.

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляются в метрах по давлению аэродрома (QFE). Значение давления QNH в гПа передается органом ОВД по запросу экипажа ВС.

Назначение ВПП для взлета или посадки производится органом ОВД и включается в сообщение на МВ канале в ОВЧ – диапазоне, частота 119.300МГц.

КВС обязан запросить другое направление для взлета или посадки, если выполнение взлета или посадки с текущим ветром не обеспечивает безопасности полета.

Разрешение на запуск, руление, буксировку (выталкивание).

При подготовке к вылету экипаж ВС прослушивает информацию МВ, докладывает диспетчеру КДП, позывной Тарко-Сале - Вышка, частота 129.000МГц номер МС и сообщает о готовности к получению диспетчерского разрешение 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 процедуры выхода, 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.

При выходе на связь после взлета экипаж обязан доложить о выполнении взлета, назначенной процедуре выхода 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.

Примечание: экипажу поисково-спасательного воздушного судна, при получении сигнала «Тревога» для проведения поисково-спасательной операции разрешается запуск двигателей без запроса органа ОВД с последующим уведомлением диспетчера КДП.

Запуск двигателей в процессе буксировки ЗАПРЕЩЕН.

Буксировка и руление.

Буксировка ВС осуществляется по запросу экипажа.

Руление (буксировка) по летному полю осуществляется только по разрешению диспетчера КДП позывной

Тарко-Сале - Вышка, частота 122.900МГц.

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

Ответственность за соблюдение схем и правил руления несет КВС.

Лидирование ВС при прилете на АД не предусмотрено.

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

Меры предосторожности при рулении.

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

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

Взлет, набор высоты.

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

При неготовности к взлету без остановки на исполнительном старте, экипаж ВС при выходе на связь с диспетчером КДП должен сообщить о времени, необходимом для подготовки к взлету.

При выполнении взлета без остановки на исполнительном старте, взлет должен быть произведен не позже, чем через 1мин. После получения разрешения. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж ВС обязан запросить повторное разрешение на взлет.

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

Решение на взлет при попутном ветре на ВПП принимает КВС после согласования с диспетчером КДП. При этом попутная составляющая скорости ветра должна соответствовать нормам, установленным для каждого типа ВС. Ответственность за принятое решение о производстве взлета при попутном ветре, возлагается на КВС.

При невозможности выдерживания минимального градиента набора, экипаж ВС сообщает об этом органу ОВД и запрашивает разрешение на выполнение набора высоты по схеме ухода на второй круг в зоне ожидания над АД Тарко-Сале или выполнение «орбиты» на маршруте выхода.

Прилетающие ВС.

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

Экипаж ВС должен прослушать метаинформацию на МВ канале в ОВЧ-диапазоне частота 119.300 МГц и доложить при первой радиосвязи с диспетчером КДП позывной Тарко-Сале - Вышка, частота 129.900МГц.

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

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

Визуальный заход на посадку.

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

При инициировании ВЗП, орган ОВД должен учитывать воздушную обстановку и нижнюю границу облаков на АД не ниже высоты начала начального этапа захода на посадку (800)м.

Органом ОВД выдается разрешение на выполнение ВЗП экипажу ВС, выполняющему полет по ППП, при получении от него доклада об установлении визуального контакта с ВПП или ее ориентирами и готовности к выполнению ВЗП.

Готовность экипажа ВС к выполнению ВЗП означает, что метеоусловия позволяют выполнить ВЗП и экипаж ВС имеет обоснованную уверенность (высота, скорость и конфигурация ВС) в безопасном выполнении ВЗП и посадки.

Орган ОВД может начать векторение ВС для выполнения ВЗП до получения доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами. После получения доклада векторение прекращается.

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

При выполнении ВЗП экипаж ВС поддерживает постоянный визуальный контакт с ВПП и ее ориентирами. При потере визуального контакта с ВПП и ее ориентирами экипаж ВС выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД.

При выполнении ВЗП ответственность за выдерживание безопасных высот полета, за безопасный пролет препятствий полностью возлагается на экипаж ВС.

Процедуры наблюдения ОВД:

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного канала осуществляется постоянно с использованием ОРЛ-А (ОРЛ-1 АС).

ОВД на основе первичного обзорного радиолокатора особенностей не имеет.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора осуществляется по ОРЛ-А (ОРЛ-1 АС) и является основным способом наблюдения. При обслуживании воздушного движения в районе АД основным режимом вторичной радиолокации является режим "RBS".

В случае отсутствия на ВС бортового ответчика, работающего в режиме "RBS", или если вторичный радиолокатор, обеспечивающий радиолокационной информацией орган ОВД, не работает в режиме "RBS", обслуживание воздушного движения осуществляется с использованием режима "УВД".

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

Потеря радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж ВС (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи. При наличии ответчика вторичной радиолокации устанавливает код 7600.

В случае принятия решения КВС о производстве посадки на АД Тарко-Сале экипажу ВС необходимо:
- включить сигнал бедствия, в режиме УВД;
- при наличии ответчика вторичной радиолокации установить код 7600;
- принять меры к восстановлению радиосвязи непосредственно или через другие ВС и пункты УВД, при необходимости может использоваться аварийная частота 121.500МГц;
- при возможности использовать сотовый телефон (34997) 26784;
- прослушивать информацию и команды диспетчера на частоте ДПРМ 02;
- войти в зону ожидания и выполнить полет в ней на нижнем безопасном эшелоне;
- снижение для захода на посадку начинать после пролета ДПРМ (БПРМ);
- при нахождении на предпосадочной прямой обозначить себя (по возможности) периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней;
- произвести посадку на АД.

Процедуры полетов по ПВП.

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

При входе в район АД производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района полетов на давление QFE аэродрома (перевод шкалы барометрического высотомера на давление QNH района производится при выходе за пределы района аэродрома).

УСДС АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Миграция птиц:

Сезонная.

В летний период перелет мигрирующих птиц набирает полную силу с конца мая начало июня. С третьей декады июня интенсивность перелета мигрирующих видов заканчивается.

В осенний период во второй половине сентября начинается массовый перелет птиц на юг.

Максимальная интенсивность перелета птиц наблюдается в конце сентября.

Суточная.

Суточная миграция начинается с наступлением утренних сумерек до начала вечерних сумерек.

УСДС АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ.

Карта аэродрома	AD 2.1 УСДС-31
Карта аэродрома	AD 2.1 УСДС-32
Карта аэродромного наземного движения и размещения на стоянки	AD 2.1 УСДС-33
Карта района	AD 2.1 УСДС-55
Карта района МВЛ	AD 2.1 УСДС-56
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 02)	AD 2.1 УСДС-69
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 20)	AD 2.1 УСДС-70
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 02)	AD 2.1 УСДС-71
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 20)	AD 2.1 УСДС-72
Карта стандартного прибытия по приборам (ВПП 02)	AD 2.1 УСДС-87
Карта стандартного прибытия по приборам (ВПП 02/20)	AD 2.1 УСДС-88
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (ДПРМ) W ВПП 02)	AD 2.1 УСДС-97
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) U ВПП 02)	AD 2.1 УСДС-99
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) X обратного старта ВПП 20)	AD 2.1 УСДС-100
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) S ВПП 02)	AD 2.1 УСДС-101
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (БПРМ) V обратного старта ВПП 20)	AD 2.1 УСДС-102
Карта визуального захода на посадку (ВЗП ВПП 02/20)	AD 2.1 УСДС-103