

ОРЛ-Т ©

 Λ_{57} Λ_{41}

Λ₃₉

+21°

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

ПОПРАВКА 06/12

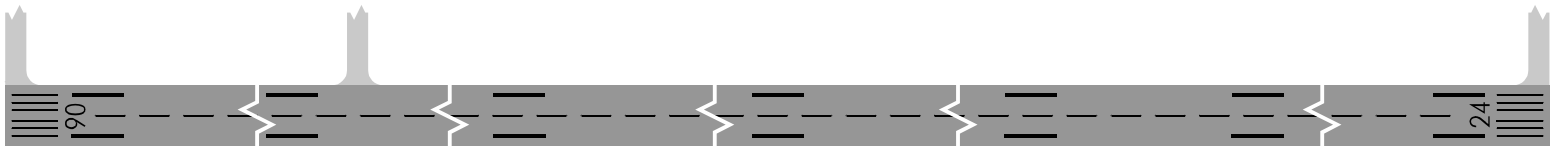
МАСШТАБ 1 : 25 000

м250 0 250 500 750м

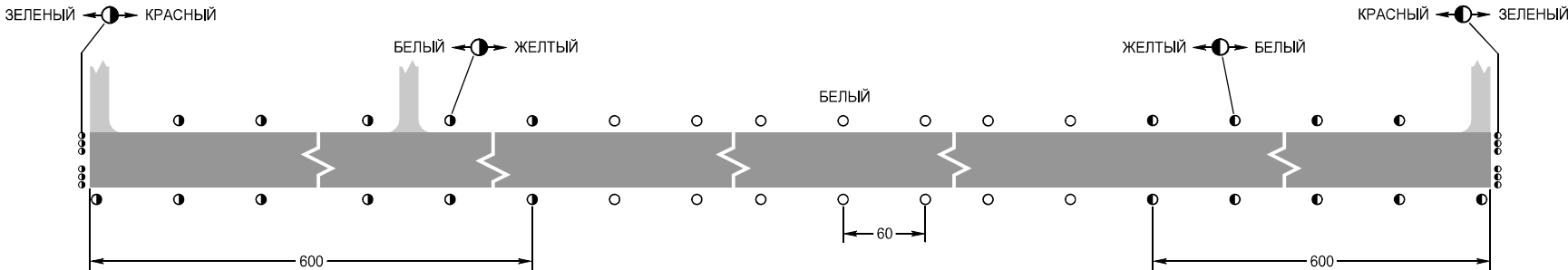
ПРЕВЫШЕНИЯ И
РАЗМЕРЫ В МЕТРАХ
НАПРАВЛЕНИЕ МАГНИТНОЕ

ВПП	НАПРАВЛЕНИЕ (ИСТИННОЕ)	ПОРОГ ВПП	НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ
06	082°05'	67°38'19"N 053°05'29"E	PCN 23 /R/B/X/T
24	262°08'	67°38'31"N 053°09'04"E	

МАРКИРОВКА ВПП 06/24 И ВЫХОДНЫХ РД



СВЕТООБОРУДОВАНИЕ ВПП 06/24 И ВЫХОДНЫХ РД

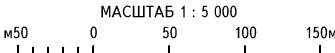


АЭРОДРОМНОЕ СВЕТООБОРУДОВАНИЕ

ВПП: Граница - белые огни, последние 600м - желтые

Порог ВПП: Зеленые

РАЗМЕРЫ В МЕТРАХ



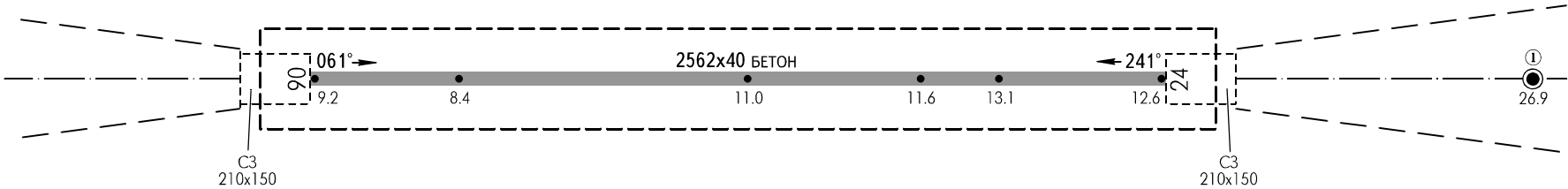
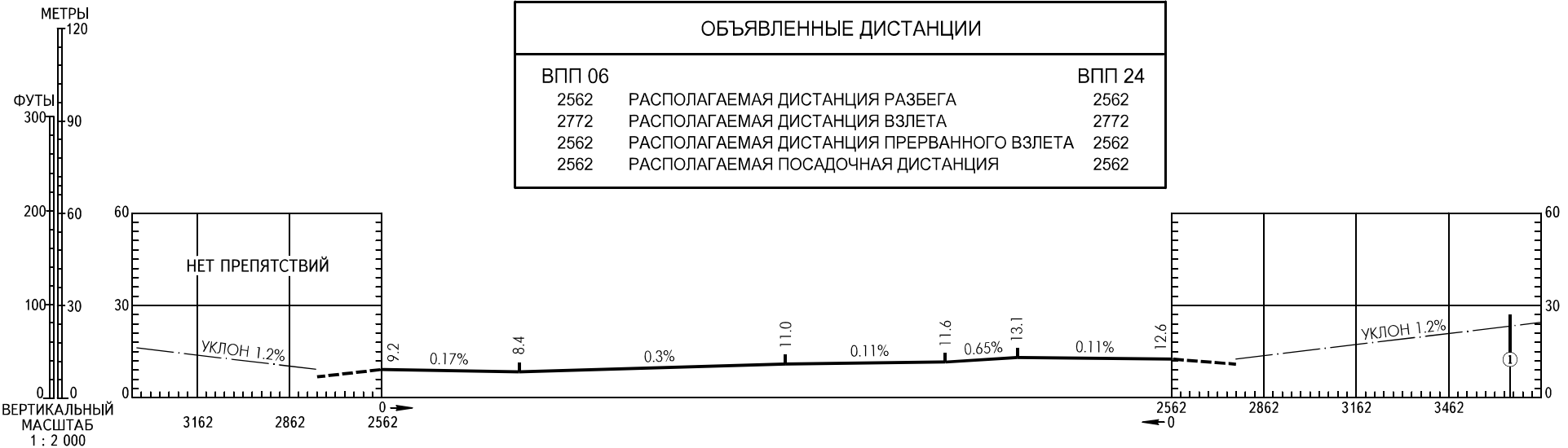
КАРТА АЭРОДРОМНЫХ
ПРЕПЯТСТВИЙ - ICAO

ТИП **A** (ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ)

РАЗМЕРЫ И ПРЕВЫШЕНИЯ В МЕТРАХ

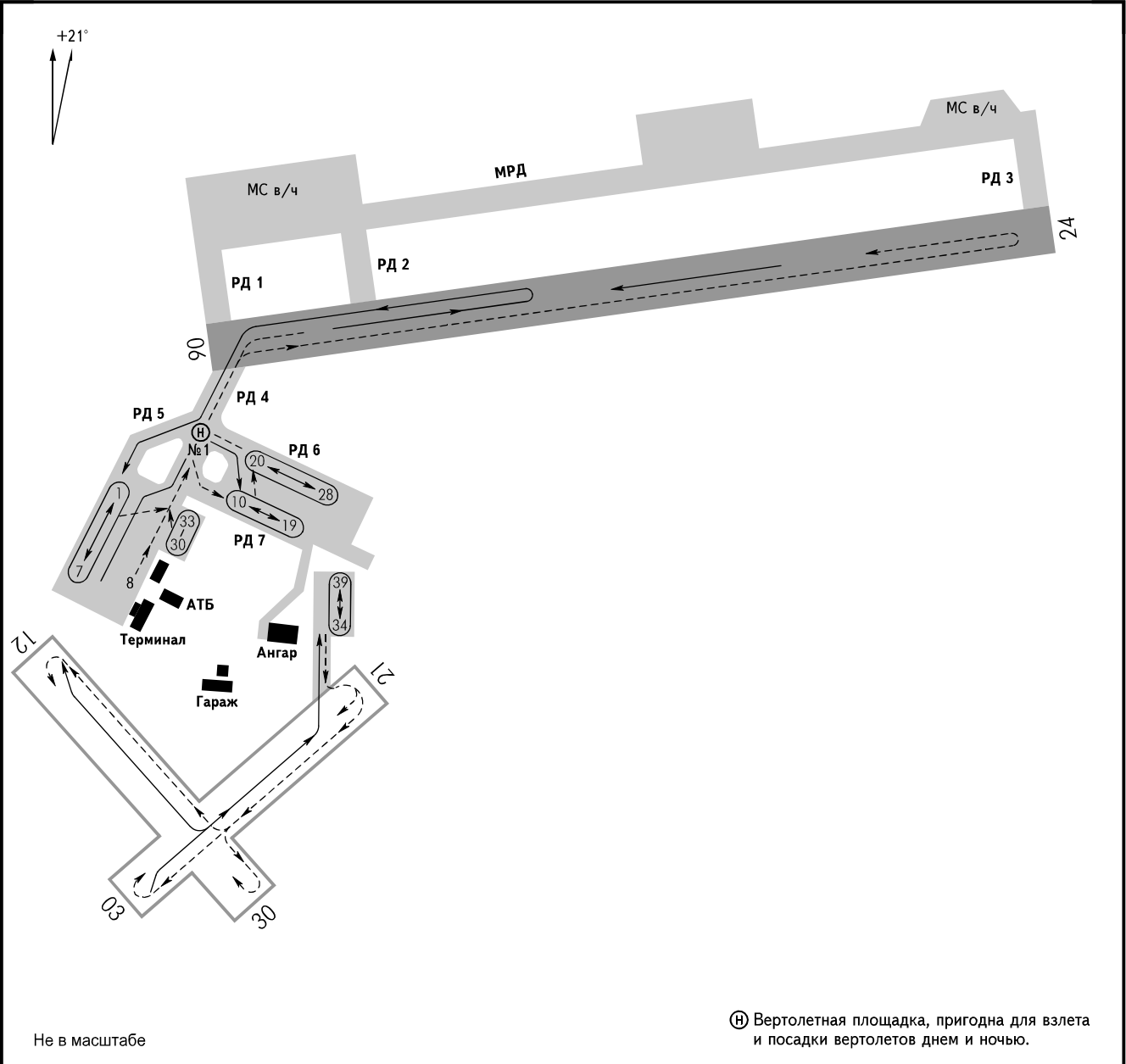
НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
ВПП 06/24

МАГНИТНОЕ СКЛОНЕНИЕ **21°В**



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ	
ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ НОМЕР	①
АНТЕННА	●





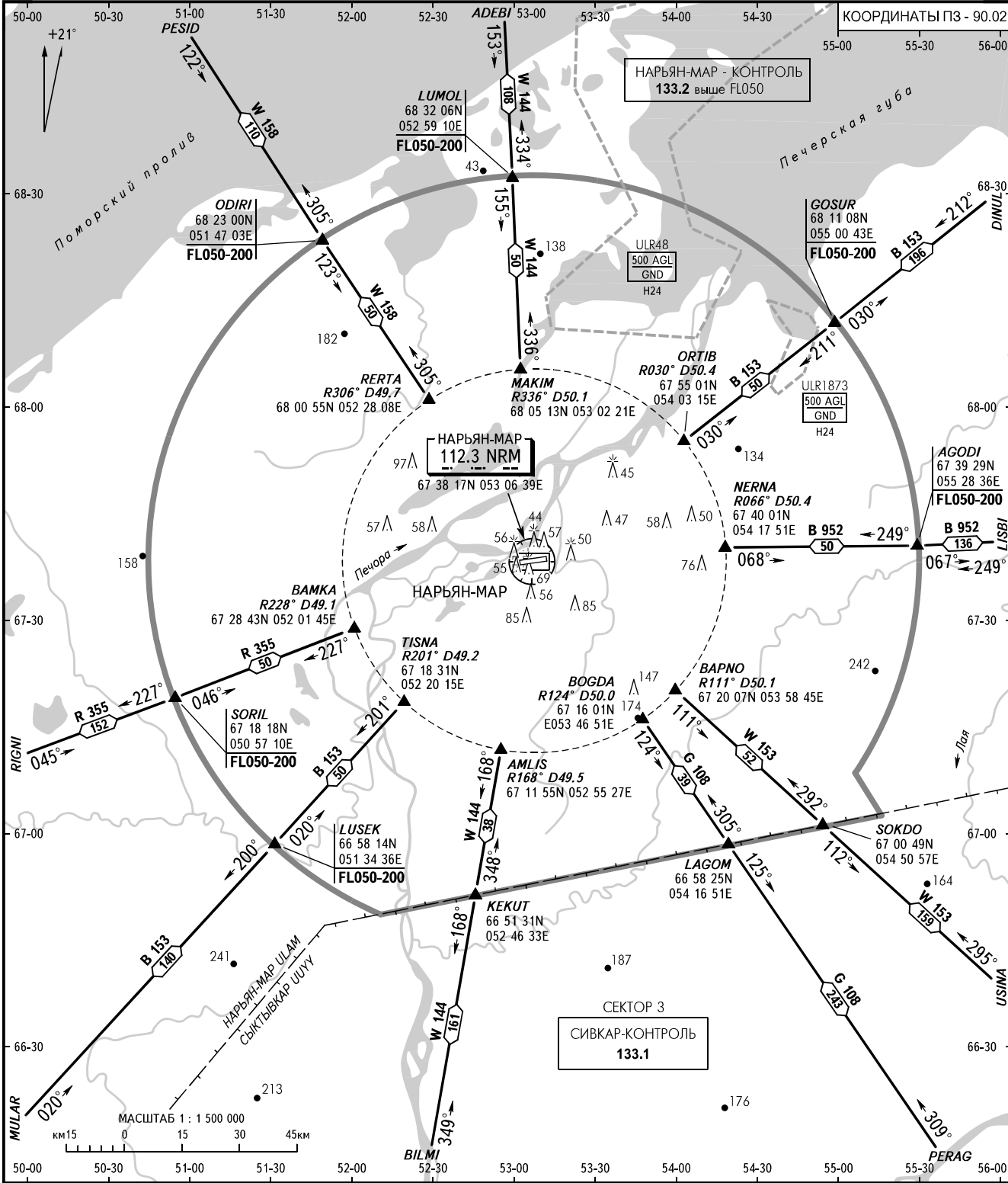
ПЕРРОНЫ: Покрытие: - Бетон Прочность перронов и МС: - PCN 32/R/C/X/T РУЛЕЖНЫЕ ДОРОЖКИ: Ширина: 1-3, МРД - 14м 4-7 - 18м Покрытие: 1-7 - Бетон Прочность: PCN 25/R/C/X/T	<table><tr><th>СТОЯНКИ:</th><th>ТИПЫ ВС:</th></tr><tr><td>1-3</td><td>ВС 2 класса</td></tr><tr><td>4-8</td><td>ВС 3 класса</td></tr><tr><td>10-28</td><td>Ми-8</td></tr><tr><td>30-33</td><td>Ан-2 (лето)</td></tr><tr><td>34-39</td><td>Ан-2 (зима)</td></tr><tr><td>9, 29</td><td>не существует</td></tr></table> ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ: - Разворот ВС в районе концевой участка ИВПП 24 производить с особым вниманием по минимальному радиусу разворота ВС, используя уширение РД 3. - РД 5 не имеет укрепленных обочин. Руление ВС осуществлять на пониженной скорости строго по осевой линии РД на тяге собственных двигателей. - Максимальная скорость руления по РД 4 - 10км/ч.	СТОЯНКИ:	ТИПЫ ВС:	1-3	ВС 2 класса	4-8	ВС 3 класса	10-28	Ми-8	30-33	Ан-2 (лето)	34-39	Ан-2 (зима)	9, 29	не существует
СТОЯНКИ:	ТИПЫ ВС:														
1-3	ВС 2 класса														
4-8	ВС 3 класса														
10-28	Ми-8														
30-33	Ан-2 (лето)														
34-39	Ан-2 (зима)														
9, 29	не существует														

КАРТА РАЙОНА - ICAO

ПРИБЫТИЕ, ВЫЛЕТ
И ТРАНЗИТНЫЕ МАРШРУТЫ

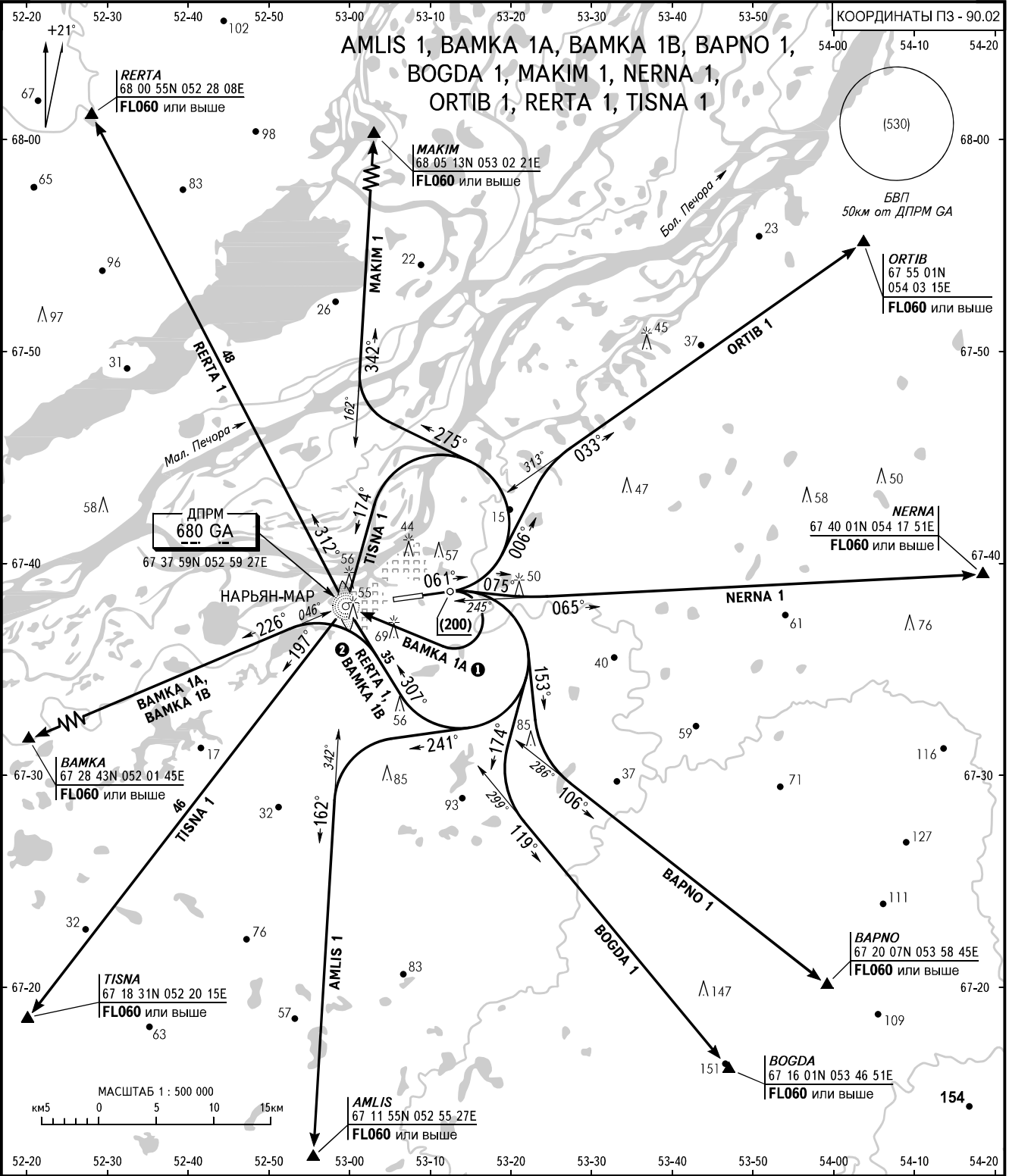
НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ

НАРЬЯН-МАР



ПОДХОД	122.0
АТИС	126.2
ВЫШКА	124.0

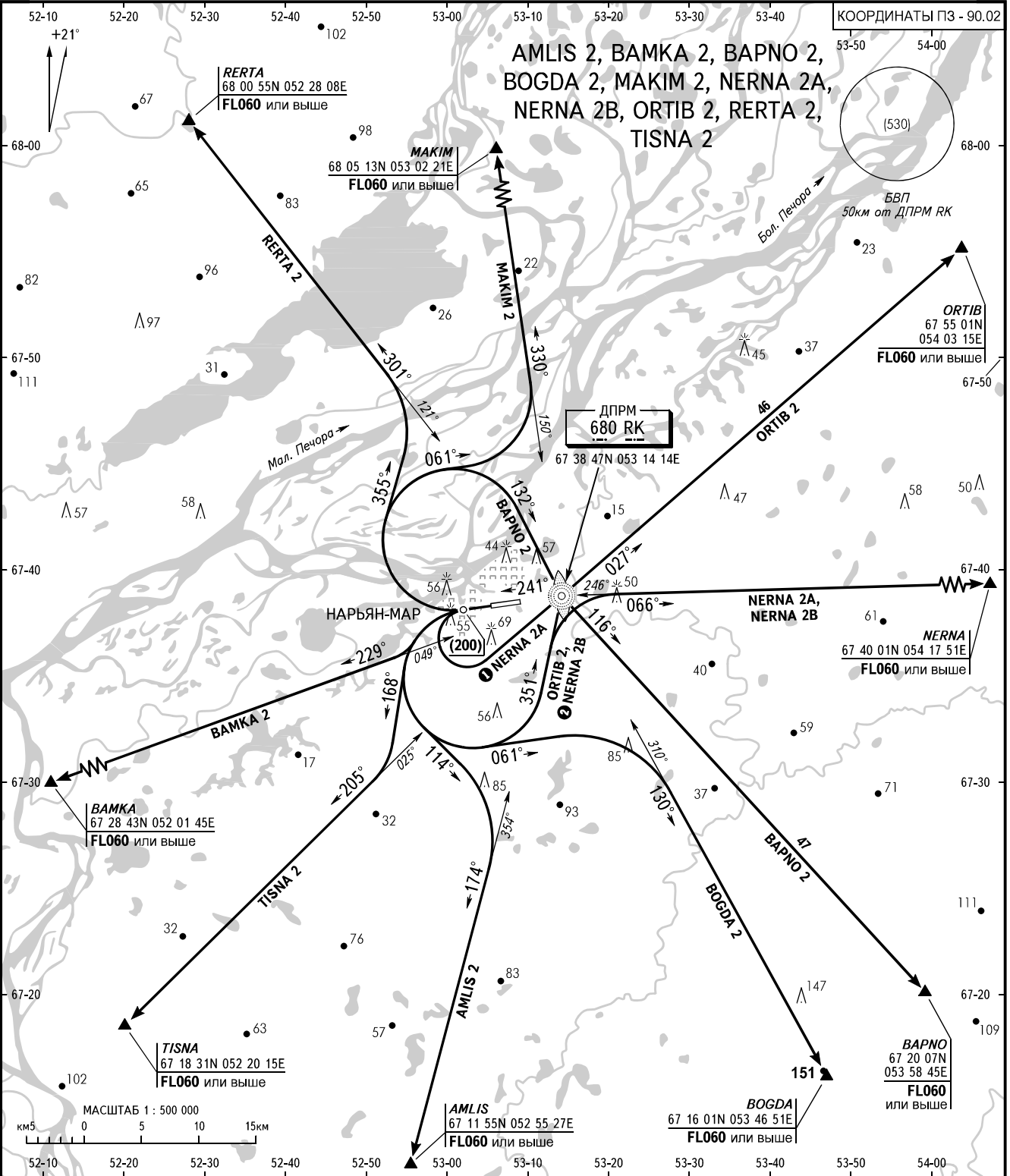
ПЕЛЕНГИ И НАПРАВЛЕНИЯ МАГНИТНЫЕ
АБСОЛЮТНАЯ, ОТНОСИТЕЛЬНАЯ ВЫСОТЫ И ПРЕВЫШЕНИЯ В МЕТРАХ
РАССТОЯНИЯ В КИЛОМЕТРАХ



КАРТА СТАНДАРТНОГО ВЫЛЕТА
ПО ПРИБОРАМ - ICAO

ВЫСОТА
ПЕРЕХОДА: (600)

НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
ВПП 24



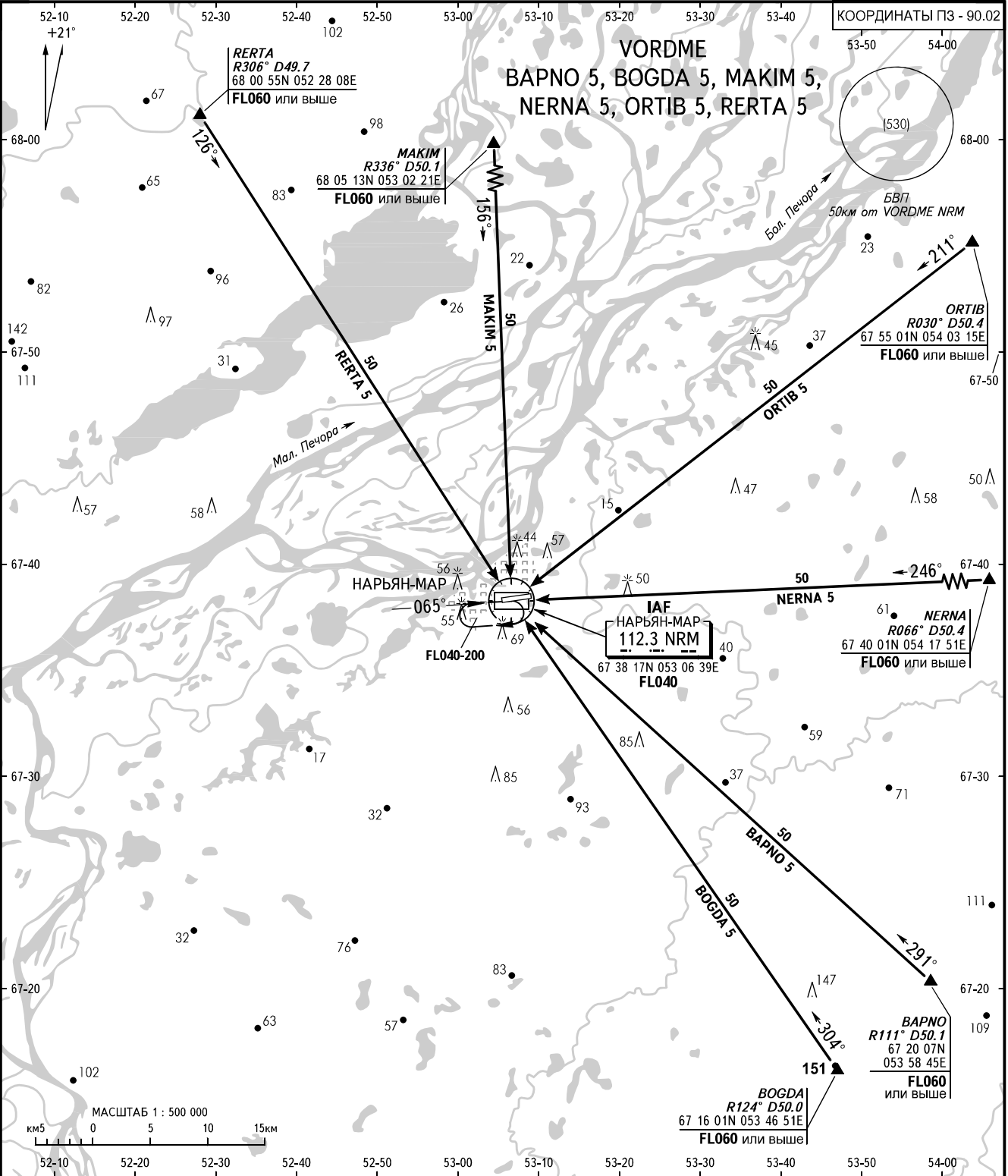
ПОДХОД 122.0
ВЫШКА 124.0

① NERNA 2A - КАТ А, В.
② NERNA 2B - КАТ С, D.

КАРТА СТАНДАРТНОГО ПРИБЫТИЯ
ПО ПРИБОРАМ - ICAO

ЭШЕЛОН
ПЕРЕХОДА: FL040

НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
ВПП 06

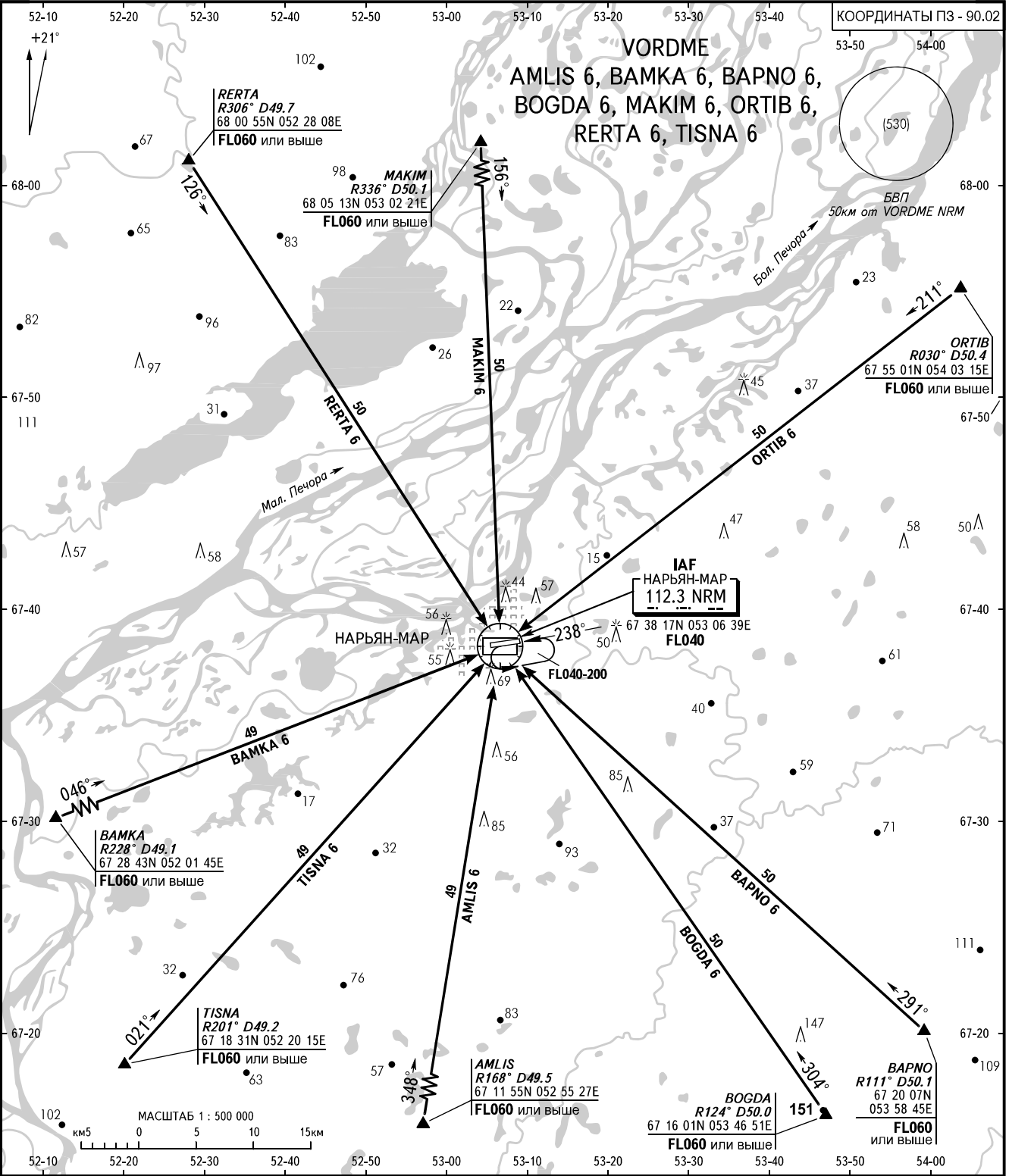


ПОДХОД	122.0
ВЫШКА	124.0

КАРТА СТАНДАРТНОГО ПРИБЫТИЯ
ПО ПРИБОРАМ - ICAO

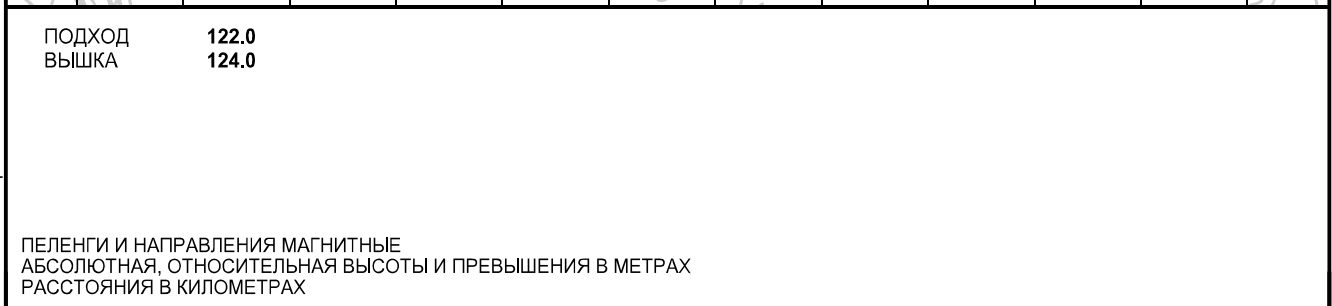
ЭШЕЛОН
ПЕРЕХОДА: FL040

НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
ВПП 24



НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
ВПП 06

КООРДИНАТЫ ПЗ - 90.02



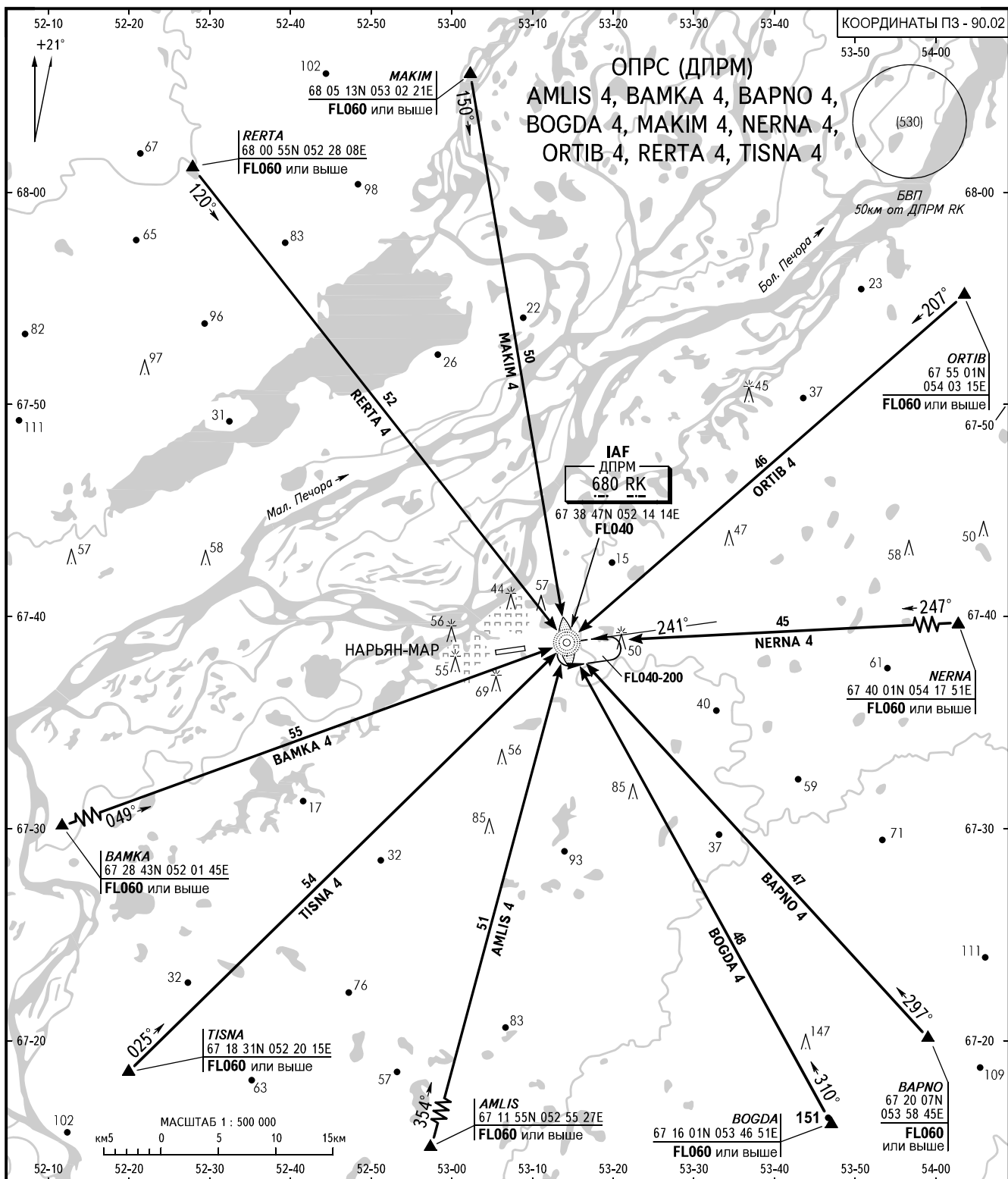
КАРТА СТАНДАРТНОГО ПРИБЫТИЯ ПО ПРИБОРАМ - ICAO

ЭШЕЛОН
ПЕРЕХОДА: **FL040**

НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ

НАРЬЯН-МАР

ВПП 24



ПОДХОД	122.0
ВЫШКА	124.0

ПЕЛЕНГИ И НАПРАВЛЕНИЯ МАГНИТНЫЕ
АБСОЛЮТНАЯ, ОТНОСИТЕЛЬНАЯ ВЫСОТЫ И ПРЕВЫШЕНИЯ В МЕТРАХ
РАССТОЯНИЯ В КИЛОМЕТРАХ

ПОПРАВКА 04/13

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

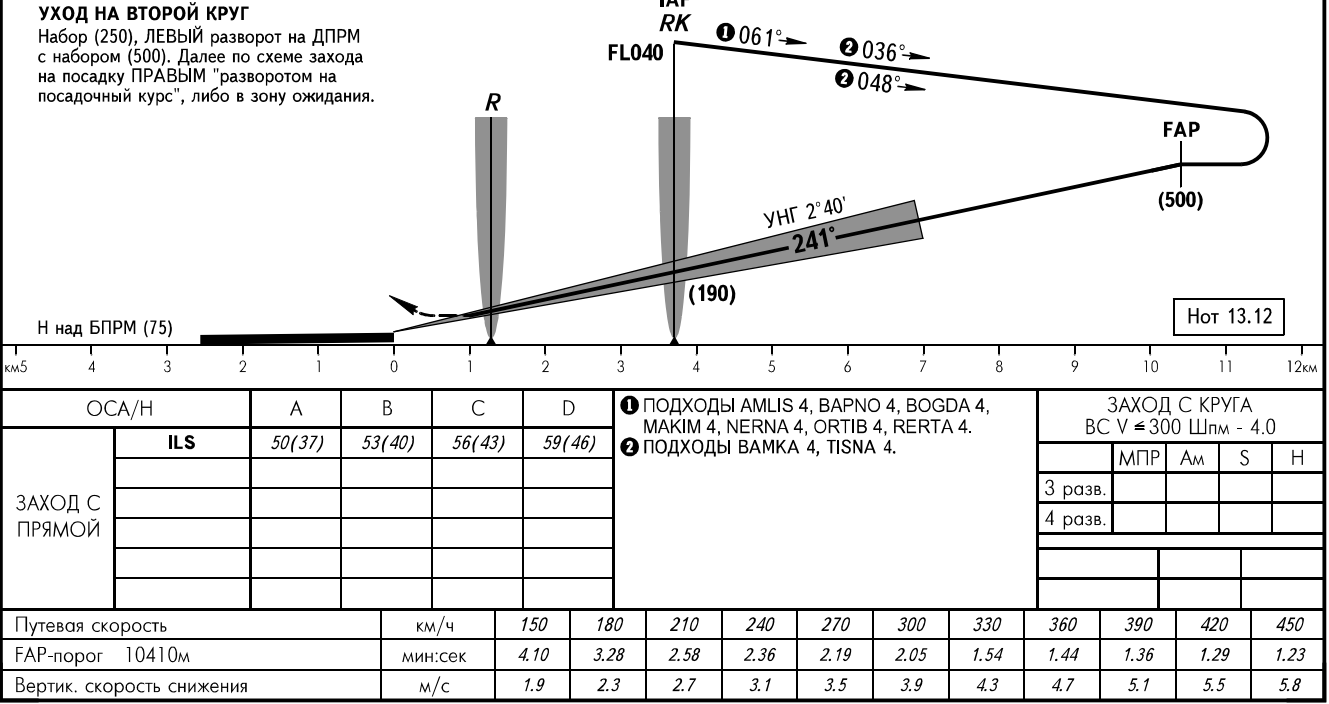
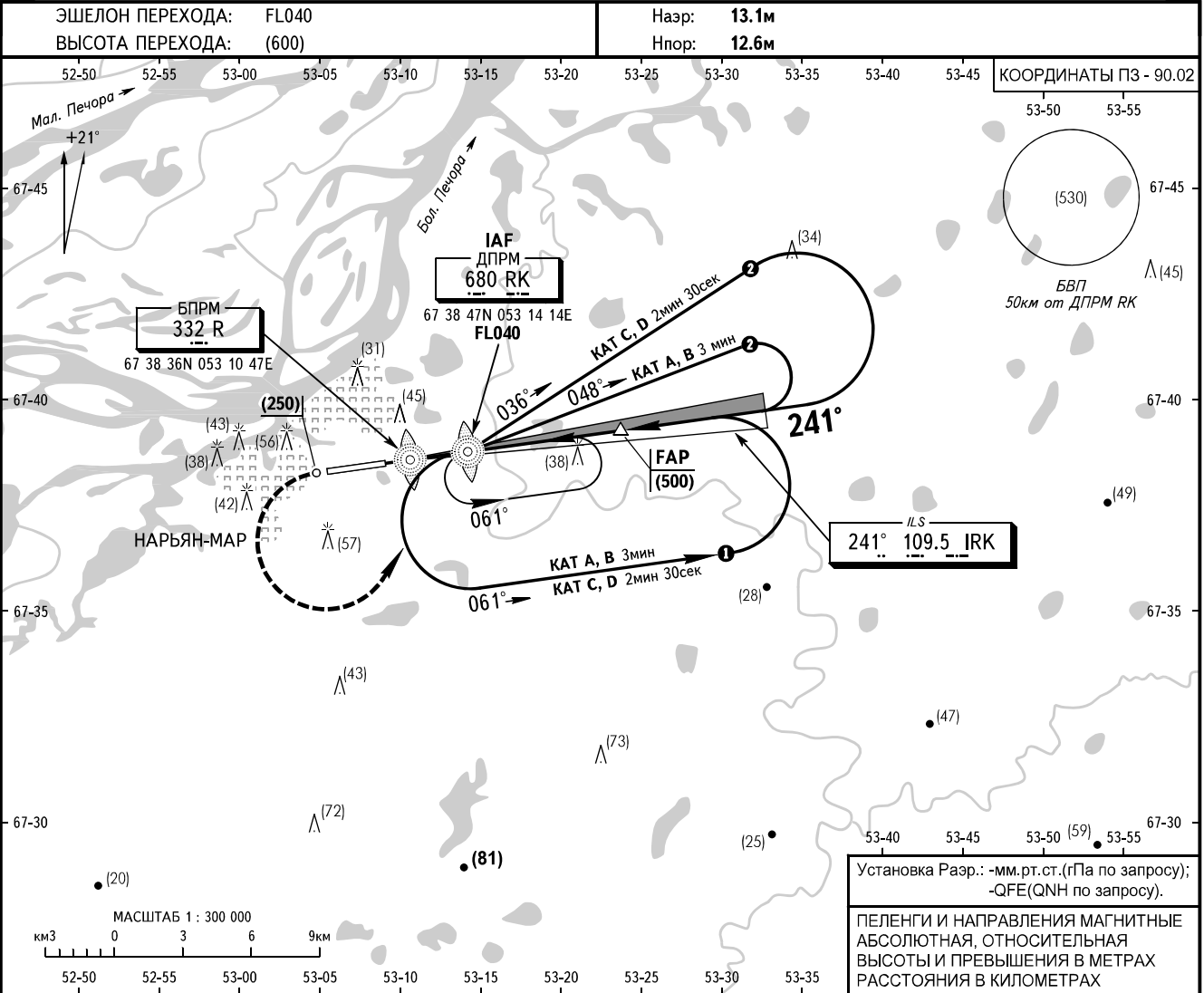
ИЗМ: Новая карта

КАРТА ЗАХОДА
НА ПОСАДКУ
ПО ПРИБОРАМ - ICAO

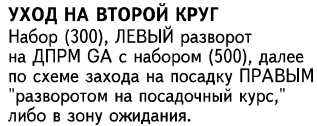
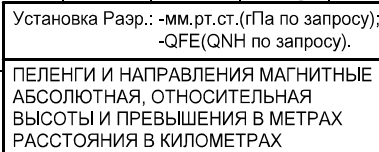
ПОДХОД
ВЫШКА

122.0
124.0

НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
ILS ВПП 24



НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
ОСП, ОПРС (ДПРМ) ВПП 06



ОСА/Н			A	B	C	D
ЗАХОД С ПРЯМОЙ						
	ОСП	с FAF	113(103)	113(103)	113(103)	113(103)
		без FAF	217(207)	217(207)	269(259)	269(259)
	ОПРС (ДПРМ)	с FAF	122(112)	122(112)	122(112)	122(112)
		без FAF	217(207)	217(207)	271(261)	271(261)

1 ПОДХОДЫ AMLIS 3, BAMKA 3, BAPNO 3, BOGDA 3, MAKIM 3, RERTA 3, TISNA 3.
2 ПОДХОДЫ NERNA 3, ORTIB 3.

ЗАХОД С КРУГА BC V ≤ 300 Ш _{ПМ} - 4.0				
	МГР	A _м	S	H
3 разв.				
4 разв.				

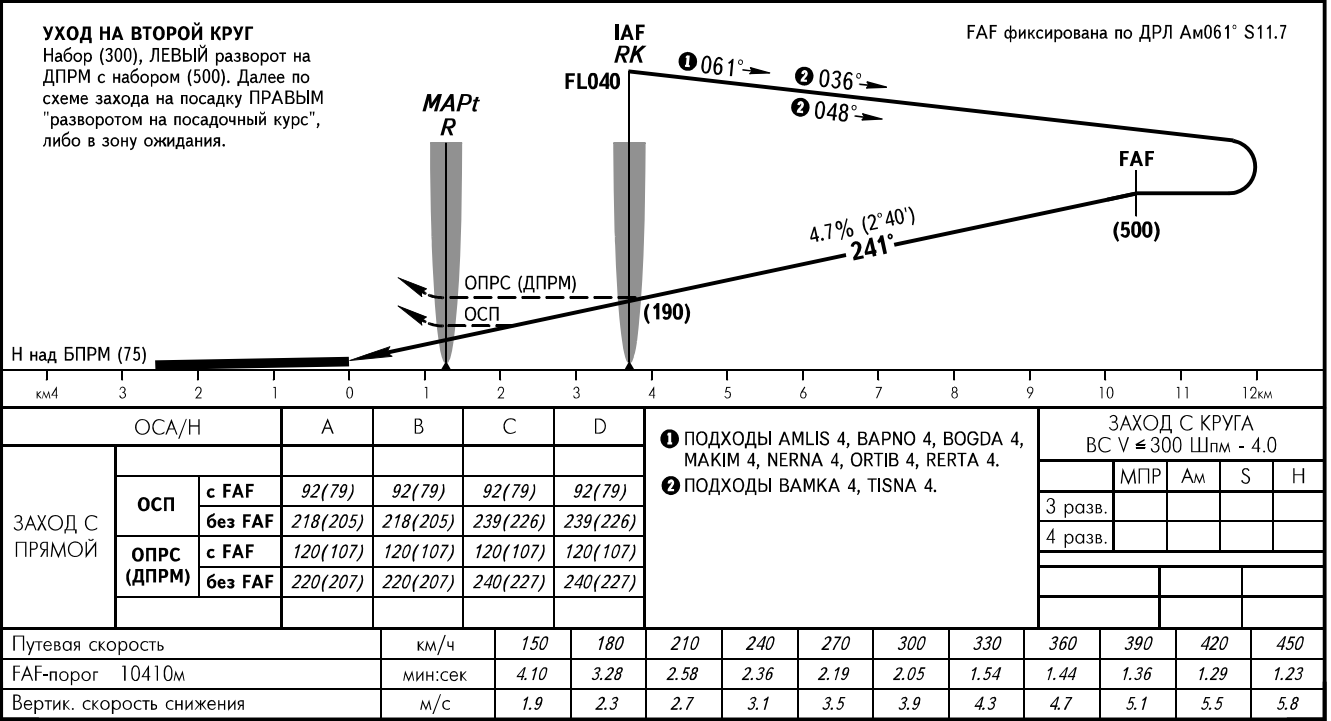
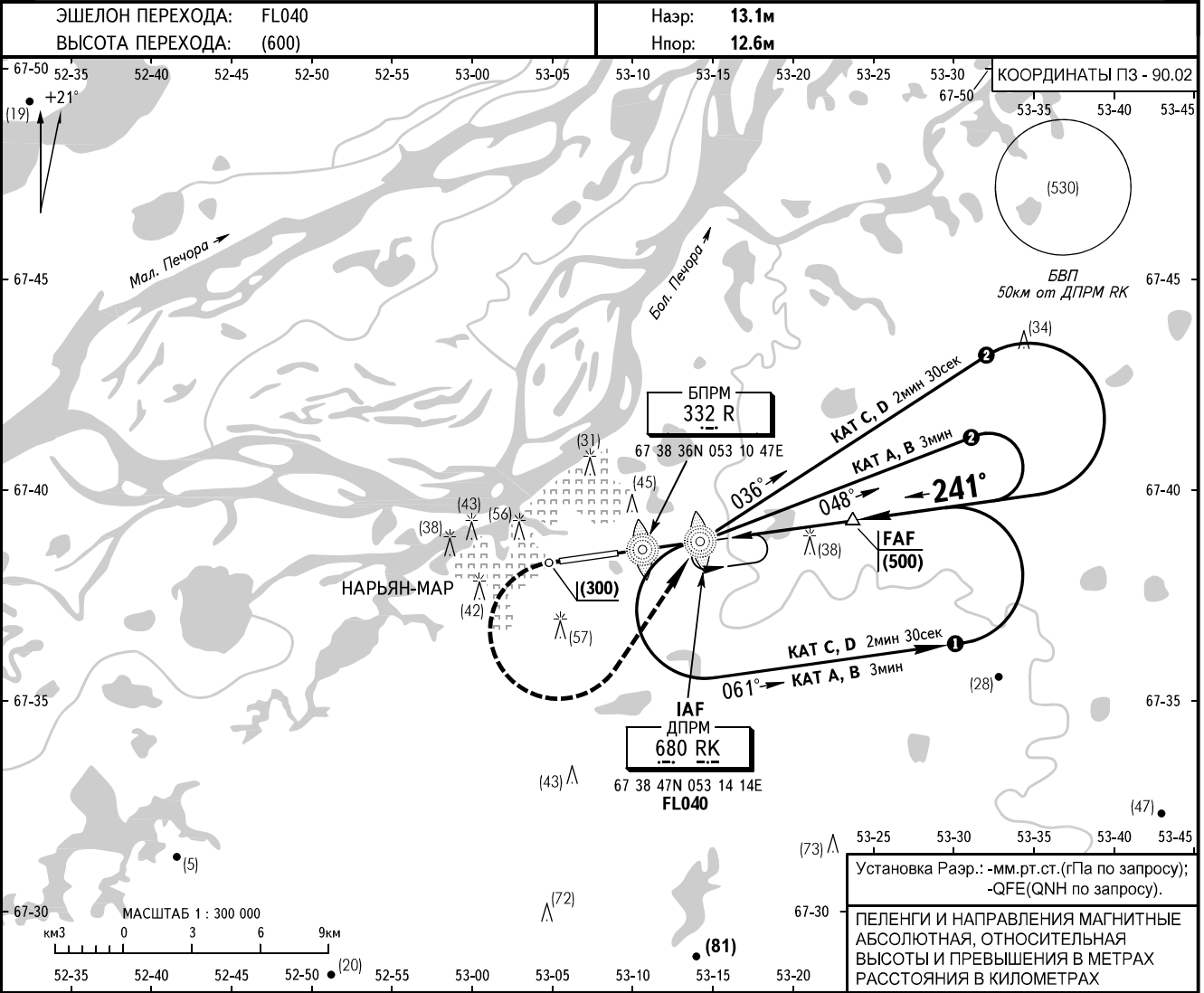
Путевая скорость	км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
FAF-порог 10410м	мин:сек	4.10	3.28	2.58	2.36	2.19	2.05	1.54	1.44	1.36	1.29	1.23
Вертик. скорость снижения	м/с	1.9	2.3	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7	5.1	5.5	5.8

ИЗМ: Новая карта

КАРТА ЗАХОДА
НА ПОСАДКУ
ПО ПРИБОРАМ - ICAO

ПОДХОД	122.0
ВЫШКА	124.0

НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
ОСП, ОПРС (ДПРМ) ВПП 24



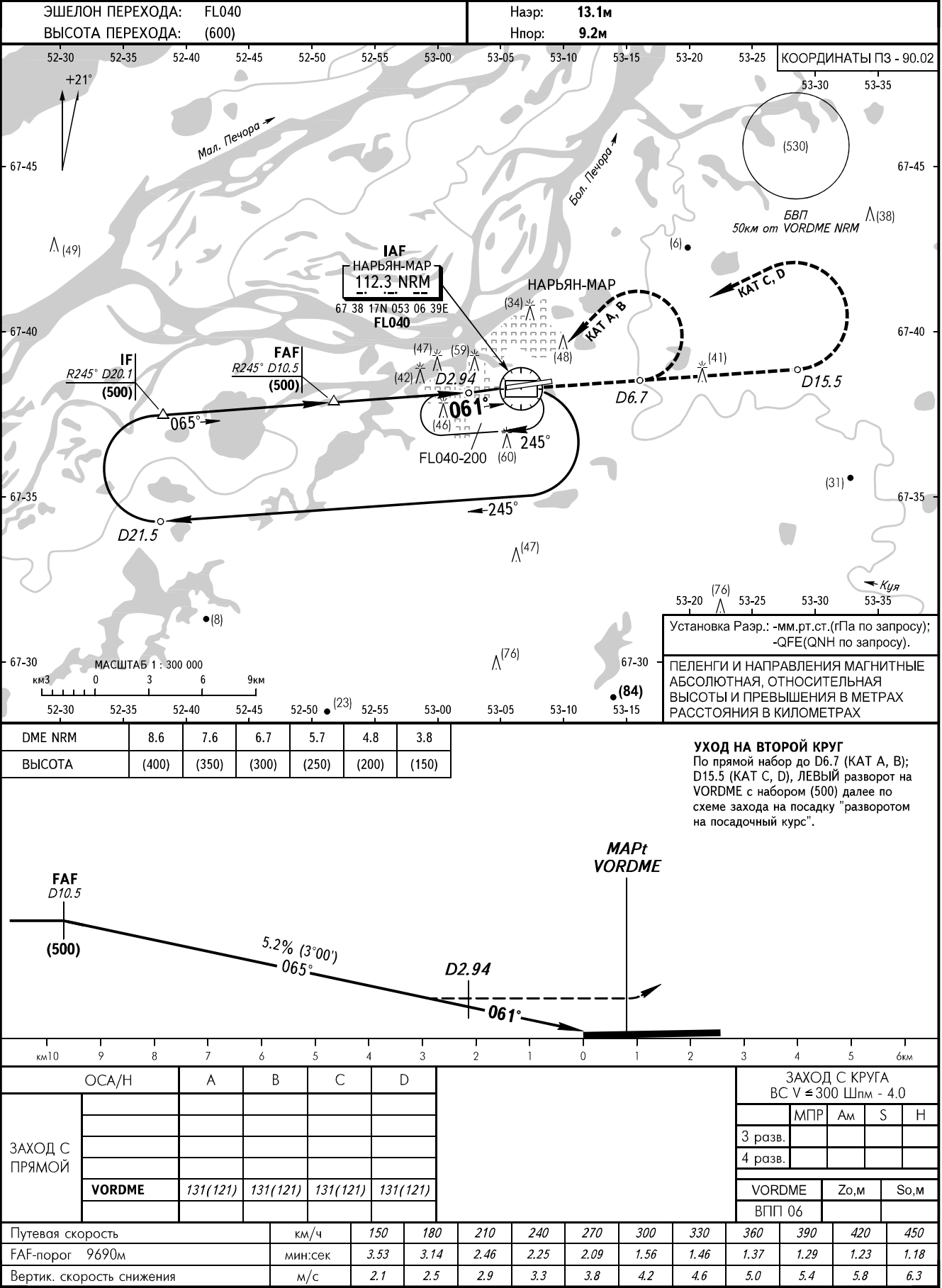
ИЗМ: Координаты, радиосвязь, зона ожидания

КАРТА ЗАХОДА
НА ПОСАДКУ
ПО ПРИБОРАМ - ICAO

ПОДХОД
ВЫШКА

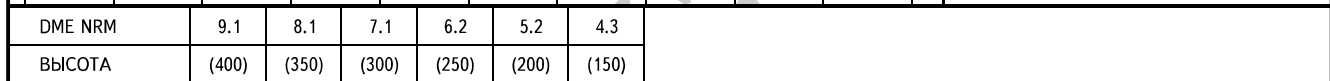
122.0
124.0

НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
VORDME ВПП 06



ИЗМ: МПУ, дальность, радиосвязь

НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
VORDME ВПП 24

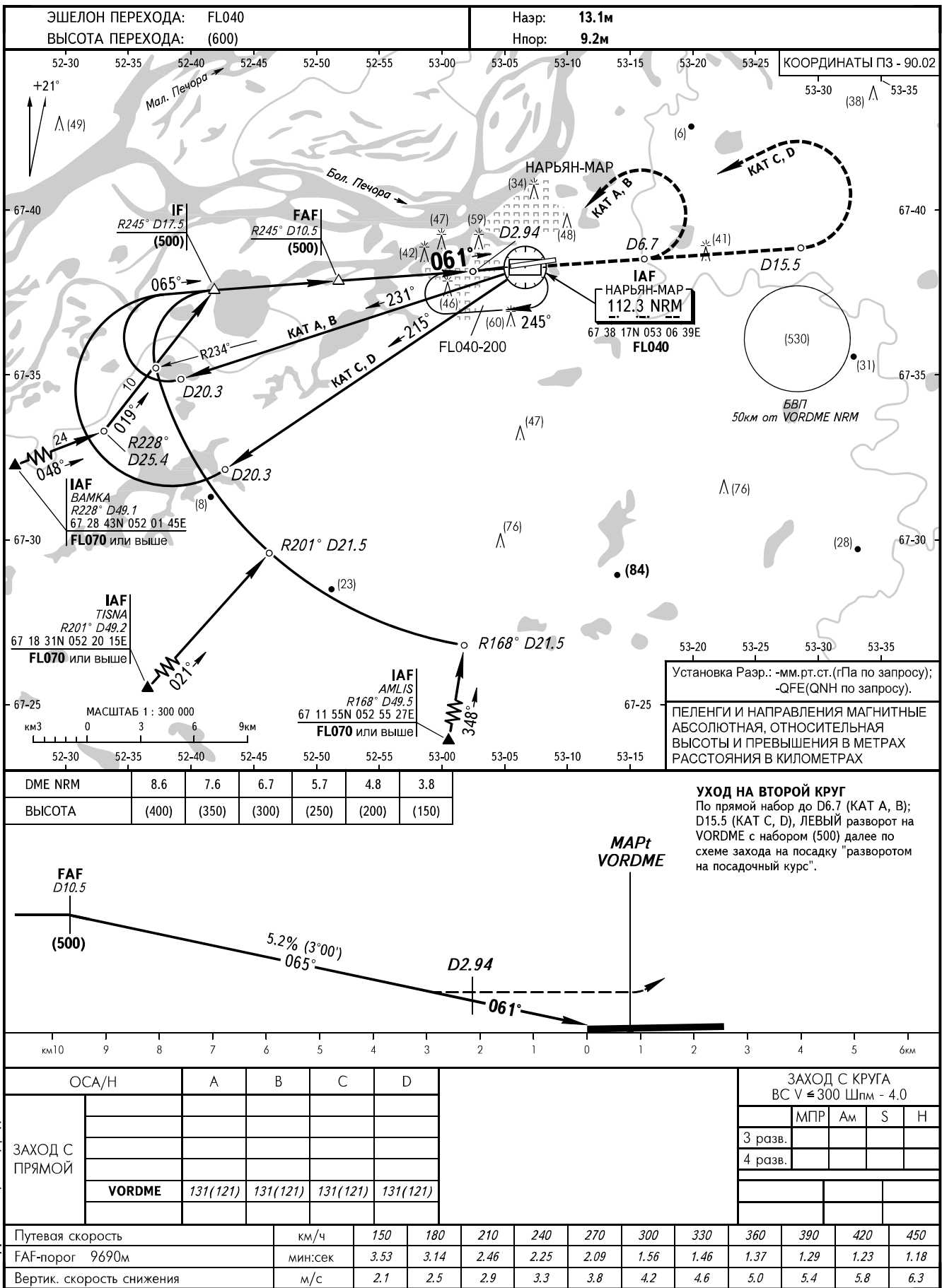


FAF
D11.0
|
—
(500)

ОСА/Н		A	B	C	D							ЗАХОД С КРУГА BC V ≤ 300 ШПм - 4.0					
ЗАХОД С ПРЯМОЙ													МПР	Ам	S	H	
													3 разв.				
													4 разв.				
	VORDME	119(106)	119(106)	119(106)	119(106)												
Путевая скорость			км/ч		150							180	210	240	270	300	330
FAF-порог 9250м			мин:сек		3.42	3.05	2.39	2.19	2.03	1.51	1.41	1.32	1.25	1.19	1.14		
Вертик. скорость снижения			м/с		2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2	5.7	6.1	6.6		

ИЗМ: Новая карта

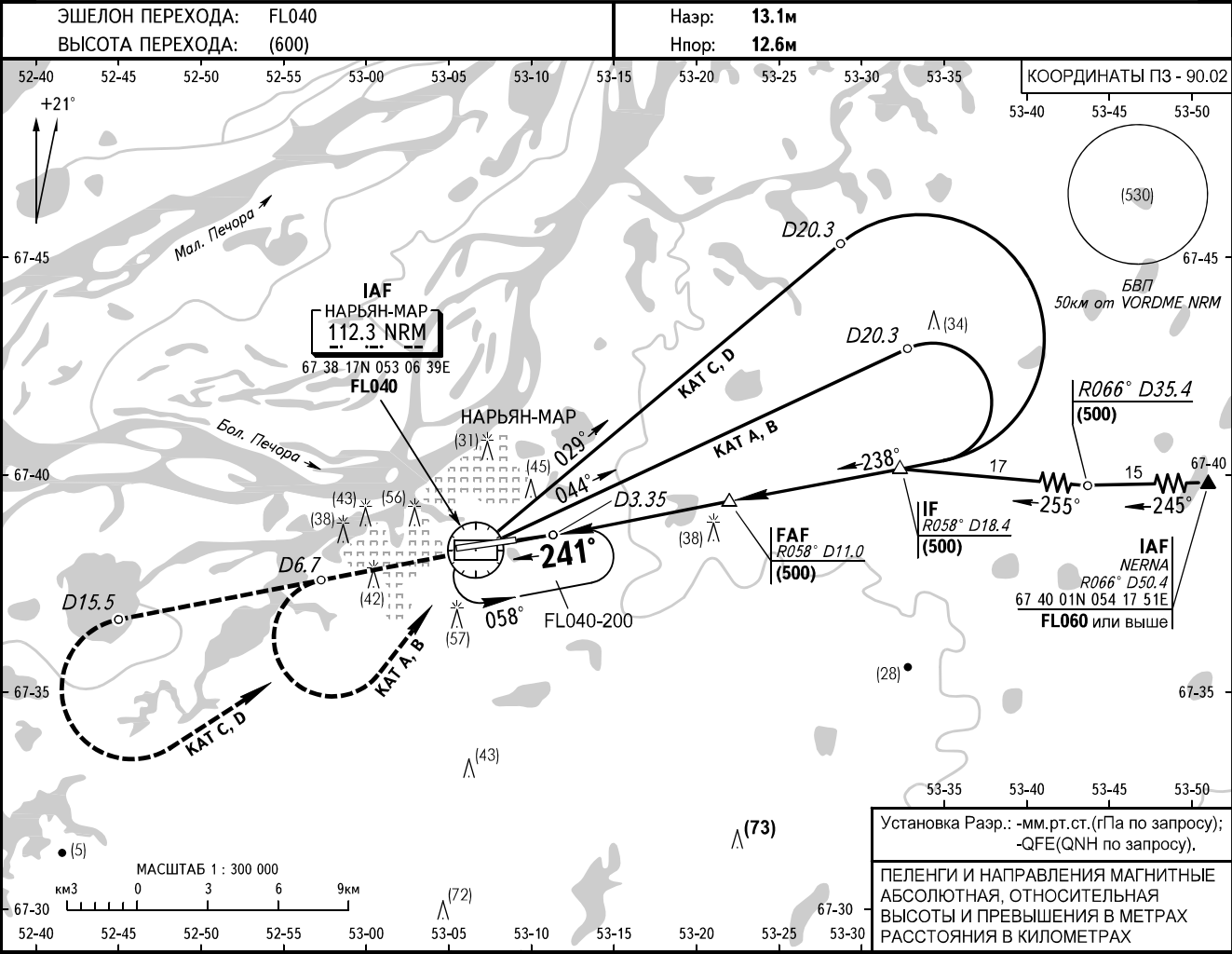
НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
VORDME ВПП 06



КАРТА ЗАХОДА
НА ПОСАДКУ
ПО ПРИБОРАМ - ICAO

ПОДХОД
ВЫШКА122.0
124.0

НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
VORDME ВПП 24



DME NRM	9.1	8.1	7.1	6.2	5.2	4.3
ВЫСОТА	(400)	(350)	(300)	(250)	(200)	(150)

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ
По прямой набор до D6.7 (КАТ А, В);
D15.5 (КАТ С, D), ЛЕВЫЙ разворот на
VORDME с набором (500), далее по
схеме захода на посадку "разворотом
на посадочный курс".

MAPt
VORDME

FAF
D11.0
(500)

D3.35

5.2% (3°00')

238°

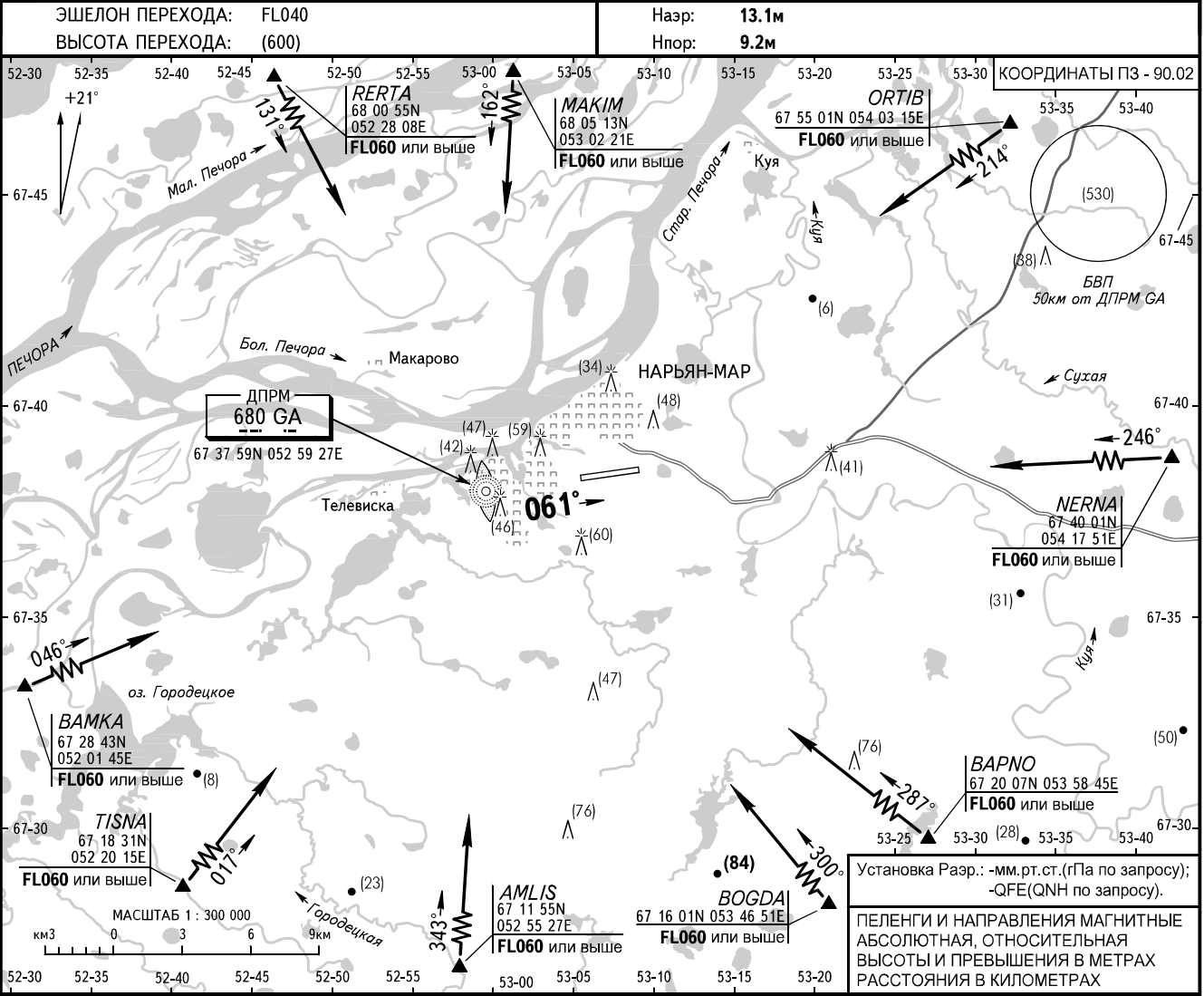
241°

ОСА/Н		A	B	C	D	ЗАХОД С КРУГА BC V ≤ 300 Шпм - 4.0								
ЗАХОД С ПРЯМОЙ							МПР	Ам	S	Н				
	3 разв.													
	4 разв.													
	VORDME	119(106)	119(106)	119(106)	119(106)		VORDME	Zo,м	So,м					
							ВПП 06	+305	+1000					
Путевая скорость			км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
FAF-порог 9250м			мин:сек	3.42	3.05	2.39	2.19	2.03	1.51	1.41	1.32	1.25	1.19	1.14
Вертик. скорость снижения			м/с	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2	5.7	6.1	6.6

КАРТА ВИЗУАЛЬНОГО
ЗАХОДА
НА ПОСАДКУ - ICAO

ПОДХОД
ВЫШКА122.0
124.0

НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
ВЗП ВПП 06



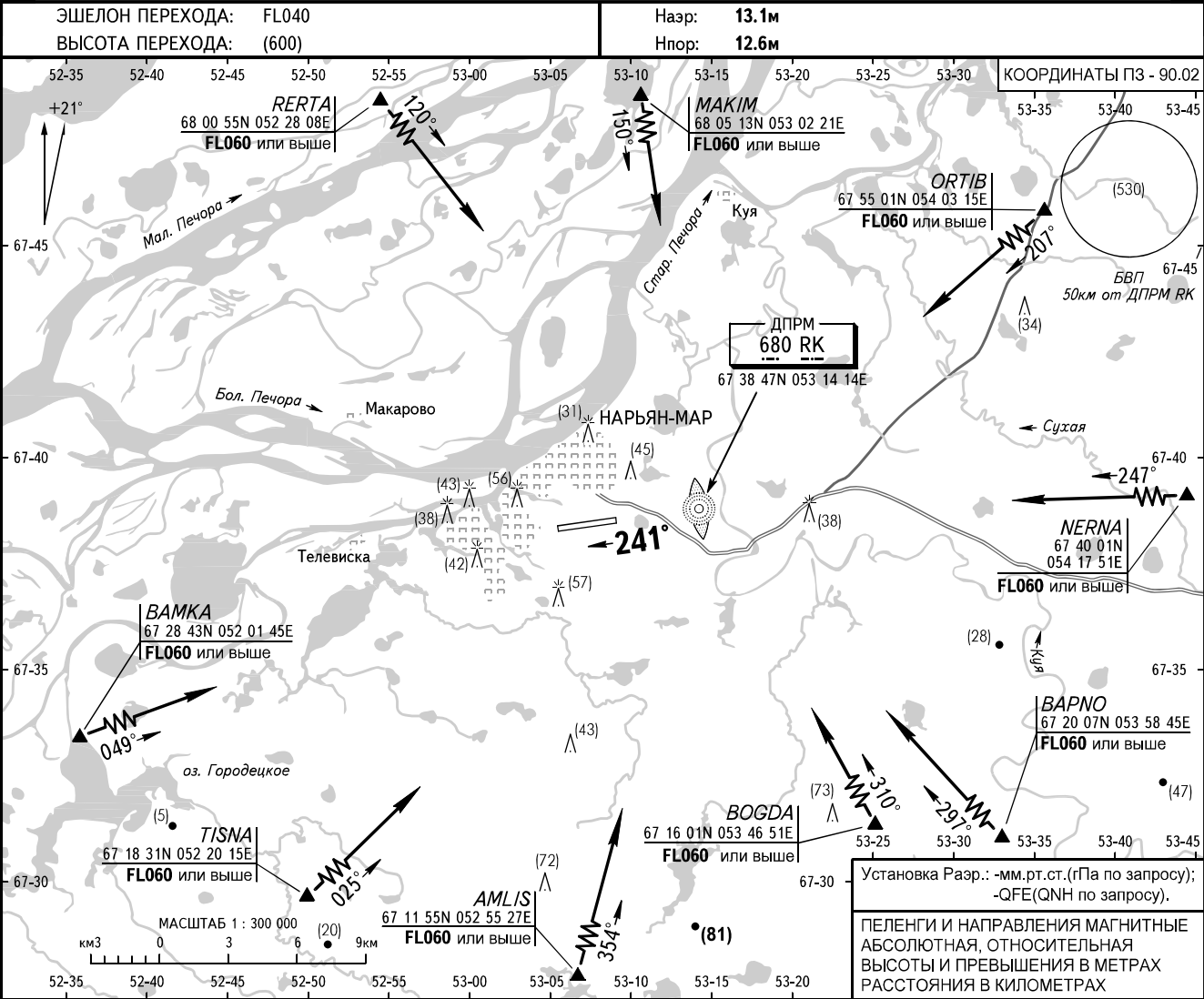
1. Визуальный заход на посадку может быть запрошен экипажем ВС или инициирован органом ОВД при видимости не менее 5000м и ВНГО не ниже 500м. В случае инициирования ВЗП органом ОВД требуется согласование с экипажем ВС.
2. После согласования ВЗП с органом ОВД экипаж ВС выдерживает курс на ДПРМ06 на высоте не менее (500)м до установления визуального контакта с ИВПП и (или) ее ориентирами.
3. До начала процедуры ВЗП экипаж ВС обязан доложить об установлении визуального контакта с ИВПП или ее ориентирами и получить разрешение органа ОВД на выполнение ВЗП.
4. После получения от органа ОВД разрешения на выполнение ВЗП экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода. В любом случае ответственность за выдерживание безопасной траектории полета и безопасного профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.
5. В целях обеспечения интервалов эшелонирования орган ОВД может задать экипажу ВС ограничения на выполнение ВЗП (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 и получить альтернативное указание.
6. В случае потери визуального контакта с ИВПП и (или) ее ориентирами или невозможности продолжения ВЗП по другим причинам, экипаж осуществляет уход на второй круг с любой точки ВЗП с набором высоты (500)м с курсом на ДПРМ06, далее по схеме захода на посадку по ППП.

ОСА/Н		A	B	C	D
ЗОНА визуального маневрирования	Нмб ВЗП, м	150(140)	150(140)	180(170)	180(170)

КАРТА ВИЗУАЛЬНОГО
ЗАХОДА
НА ПОСАДКУ - ICAO

ПОДХОД
ВЫШКА122.0
124.0

НАРЬЯН-МАР, РОССИЯ
НАРЬЯН-МАР
ВЗП ВПП 24



1. Визуальный заход на посадку может быть запрошен экипажем ВС или инициирован органом ОВД при видимости не менее 5000м и ВНГО не ниже 500м. В случае инициирования ВЗП органом ОВД требуется согласование с экипажем ВС.
2. После согласования ВЗП с органом ОВД экипаж ВС выдерживает курс на ДПРМ24 на высоте не менее (500)м до установления визуального контакта с ИВПП и (или) ее ориентирами.
3. До начала процедуры ВЗП экипаж ВС обязан доложить об установлении визуального контакта с ИВПП или ее ориентирами и получить разрешение органа ОВД на выполнение ВЗП.
4. После получения от органа ОВД разрешения на выполнение ВЗП экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода. В любом случае ответственность за выдерживание безопасной траектории полета и безопасного профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.
5. В целях обеспечения интервалов эшелонирования орган ОВД может задать экипажу ВС ограничения на выполнение ВЗП (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 и получить альтернативное указание.
6. В случае потери визуального контакта с ИВПП и (или) ее ориентирами или невозможности продолжения ВЗП по другим причинам, экипаж осуществляет уход на второй круг с любой точки ВЗП с набором высоты (500)м с курсом на ДПРМ24, далее по схеме захода на посадку по ППП.

ОСА/Н		A	B	C	D
ЗОНА визуального маневрирования	Нмб ВЗП, м	147(134)	147(134)	177(164)	177(164)

УЛАМ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
ULAM AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УЛАМ НАРЬЯН-МАР
ULAM NARYAN-MAR

УЛАМ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
ULAM AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	67 38 25с 053 07 19в. По осевой линии от ВПП 06 1310м 67 38 25N 053 07 19E. On the centre line at 1310m from RWY 06 THR
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	1.5 км В г. Нарьян-Мар 1.5 km E of Naryan-Mar
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	13.1 м/15°C 13.1 m/15°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	21°В 21°E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Нарьян-Марский ОАО» Россия, 166000, г. Нарьян-Мар, Аэропорт Open joint stock company «Naryan-Marskiy United Air Group» Airport, Naryan-Mar, 166000, Russia. Тел./Tel.: (8-818-53) 91-501 Факс/Fax: (8-818-53) 91-521
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УЛАМ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
ULAM AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	Пн-Пт: 0430-1300 Сб, Вс, праздники: не работает MON-FRI: 0430-1300 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	Нет NIL
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	0430-1600
4.	Бюро САИ, информационно-консультативное обслуживание по типу Брифинг AIS Briefing Office	0430-1600
5.	Бюро информации ОБД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	0430-1600
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	0430-1600
7.	ОБД ATS	0430-1600
8.	Заправка топливом Fuelling	0430-1600
9.	Обслуживание Handling	0430-1600
10.	Безопасность Security	0430-1600
11.	Противообледенение De-icing	0430-1600
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0430-1600 AD OPR HR: 0430-1600 2. Тм=UTC+4 часа LT=UTC+4 HR

УЛАМ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
ULAM 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/MC – 20, Castrol -98, BO – 12, CM – 9 TS – 1 (equivalent Jet A-1)/MS-20, Castrol -98, BO – 12, SM – 9
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеется AVBL
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеется 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	Мелкий ремонт в АТБ Minor repairs at aircraft repair base
7.	Примечания Remarks	Нет NIL

УЛАМ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
ULAM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеется в городе AVBL in the city
2.	Рестораны Restaurants	Кафе в здании аэровокзала Cafe at Airport Terminal
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Buses, taxis
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больница в г. Нарьян-Мар Aid post at Airport Terminal, hospitals in Naryan-Mar
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банкоматы в аэровокзале Bancomats in the airport terminal
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Нет NIL
7.	Примечания Remarks	Нет NIL

УЛАМ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
ULAM AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с кат.5 H24 CAT 5
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	Нет NIL

УЛАМ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
ULAM AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	Согласно плану полётов According to the flight plan
3.	Примечания Remarks	Нет NIL

УЛАМ
ULAM

АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.
AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон и МС/Apron and Stands: Бетон/Concrete, PCN 32/R/C/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: 1-3 МРД/MAIN TWY – 14m 4-7 – 18m 1-7 – бетон/Concrete 4, 5 – PCN 25/R/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки вы- сомера ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	Нет NIL
5.	Примечания Remarks	Нет NIL

УЛАМ
ULAM

АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Края ВПП – не маркированы. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways. RWY edges – not marked.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	Нет NIL
4.	Примечания Remarks	Нет NIL

УЛАМ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
ULAM AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препят- ствий Obstacle type	Превыше- ние Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятст- вий Obstacle type	Превыше- ние Elevation	Координаты Coordinates	*маркировано *marked/LGTD
06/Подх/АРСН 24/Взл/ТКОФ	БПРМ 06	17.3 m*	67 38.3N	Мачта Mast	43.2 m*	67 40.4N	Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
	LMM 06		053 04.3E			053 07.4E	
	ДПРМ 06	26.3 m*	67 38.0N		49.6 m*	67 36.8N	
	ЛОМ 06		052 59.5E			053 00.9E	
	Краны	55.4 m*	67 38.9N		68.9 m*	67 36.5N	
	Lifting crane		053 00.2E			053 05.5E	
	Церковь	42.2 m*	67 38.3N		40.0 m*	67 40.3N	
Church	053 00.6E		053 05.9E				
Мачта	46.7 m*	67 38.3N	Труба Chimney				
Mast		053 00.2E					
24/Подх/АРСН 06/Взл/ТКОФ	БПРМ 24	26.9 m*		67 38.6N			
	LMM 24			053 10.8E			
	ДПРМ 24	26.2 m*		67 38.8N			
	ЛОМ 24			053 14.2E			
	Столб	25.6 m*		67 38.4N			
Post	053 12.3E						

УЛАМ
ULAM

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Нарьян-Мар Naryan-Mar
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	0200-1600
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Нарьян-Мар 9 часа Naryan-Mar 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
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., англ. Chart, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ППМ спутниковой информации об облаках. APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Нарьян-Мар Вышка, Круг, ВРЦ Naryan-Mar TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	Нет NIL

УЛАМ
ULAM

АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN), и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	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 & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN), and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY and coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
06	082°05' 061°	2562x40	PCN 23/R/B/X/T бетон/Concrete	67 38 19N 053 05 29E 67 38 31N 053 09 04E	Порог 9.2 м THR 9.2 m
24	262°08' 241°	2562x40	PCN 23/R/B/X/T бетон/Concrete	67 38 31N 053 09 04E 67 38 19N 053 05 29E	Порог 12.6 м THR 12.6 m
Уклон ВПП и КПП Slope of RWY and SWY	КПП (м) Stopway (m)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (m)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (m)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	Нет/NIL	210x150	2862x300	Нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
See AOC type A	Нет/NIL	210x150	2862x300	Нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.

УЛАМ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
ULAM 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
06	2562	2772	2562	2562	Нет/NIL
24	2562	2772	2562	2562	Нет/NIL

УЛАМ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
ULAM AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ, LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (m) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
06	SALS 900 m LIL	зелёные green	Нет NIL	Нет NIL	Нет NIL	2562m,60m 1962m white last 600m yellow	красные red	Нет NIL	Нет NIL
24	SALS 638 m лето/summer 900 m зима/winter LIL	зелёные green	Нет NIL	Нет NIL	Нет NIL	2562m,60m 1962m white last 600m yellow	красные red	Нет NIL	Нет NIL

УЛАМ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
ULAM 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.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) 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: РД 4; РД 5; РД 6; РД 7. Осевых нет. Edge: on TWY 4; TWY 5; TWY 6; TWY 7. Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД/50-56 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/50-56 sec.
5.	Примечания Remarks	Нет NIL

УЛАМ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
ULAM AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	ВПП/RWY 06 – 6738.3N 05305.5E
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	ВПП/RWY 06 – 9.2 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	40х40м, бетон, маркирована, PCN 23/R/B/X/T 40x40m, Concrete, marking, PCN 23/R/B/X/T
4.	Истинный пеленг FATO True BRG of FATO	82°/61°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	Нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	Нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.

УЛАМ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
ULAM AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Нарьян-Мар диспетчерская зона: Naryan-Mar CTR: Окружность радиусом 50 км с центром 673824с 0530718в A circle radius of 50 km centred at 673824N 0530718E Нарьян-Мар диспетчерский район: Naryan-Mar CTA: 66 48 40с 052 12 54в – далее по дуге радиусом R 100 км с центром (67 38 24с 053 07 18в) до г.т. 67 07 58с 055 03 06в, 67 01 54с, 055 12 09в, 66 48 40с 052 12 54в 66 48 40N 052 12 54E – then by arc of a circle radius of 100 km centred at (67 38 24N 053 07 18E) to geo point 67 07 58N 055 03 06E, 67 01 54N, 055 12 09E, 66 48 40N 052 12 54E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Нарьян-Мар диспетчерская зона – от земли до FL 050 Нарьян-Мар диспетчерский район – выше FL 050 до FL 200 Naryan-Mar CTR – GND – FL 050 Naryan-Mar CTA – above FL 050 – FL 200
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Нарьян-Мар – Подход, Вышка русский Naryan-Mar – Podkhod, Vyshka RUS
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(600) м (600) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.

УЛАМ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
ULAM 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		121.5	к/с H24	Emergency FREQ
ДПП APP	Нарьян-Мар – Подход Naryan-Mar – Podkhod	122.0	0400-1600	Нет NIL
Вышка TWR	Нарьян-Мар – Вышка Naryan-Mar – Vyshka	124.0	0430-1600	Выполняет функции старта, посадки, руления Serves as Start, Landing, Taxiing
АТИС ATIS	Нарьян-Мар – АТИС Naryan-Mar – ATIS	126.2	0430-1600	Нет NIL

УЛАМ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
ULAM AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmit- ting antenna coordinates	Elevation of DME trans- mitting an- tenna	Remarks	
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (21°B /21°E)	HPM NRM	112.3	к/с H24	67 38' 17"N 053 06' 39"E		Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
KPM 24 ILS (21°B) LOC 24 (21°E) ILS	IPK IRK	109.5	ПП HS	67 38 17N 053 04 51E		Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
ГРМ 24 GP 24		332.6	ПП HS	67 38 24N 053 08 38E		2°40', Нот 13.12 м 2°40', RDH 13.12 m Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
ДПРМ 24 LOM 24	PK RK	680	к/с H24	67 38 47N 053 14 14E		Ам 061°/3.69 км от ВПП 24 061°MAG/3.69km to RWY 24 Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
БПРМ 24 LMM 24	P R	332	ПП HS	67 38 36N 053 10 47E		Ам 061°/1.24 км от ВПП 24 061°MAG/1.24 km to RWY 24 Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
ДПРМ 06 LOM 06	ГА GA	680	к/с H24	67 37 59N 052 59 27E		Ам 241°/4.31 км от ВПП 06 241°MAG/4.31 km to RWY 06 Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
БПРМ 06 LMM 06	Г G	332	ПП HS	67 38 15N 053 04 15E		Ам 241°/0.88 км от ВПП 06 241°MAG/0.88 km to RWY 06 Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.

УЛАМ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**1. Аэропортовые правила.**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей строго по нанесенной разметке. Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер «Вышки» на частоте 124.0 МГц.

2. Руление на места стоянки и с них.

Руление ночью и днем при видимости менее 2000 м осуществляется на пониженной скорости с включенными аэронавигационными огнями и рулежными фарами.

Выруливание и заруливание на стоянки осуществляется под руководством дежурного по перрону.

Разворот ВС в районе конечного участка ИВПП 24 производить с особым вниманием по минимальному радиусу разворота ВС, используя уширение РД 3.

РД 5 не имеет укрепленных обочин. Руление ВС осуществлять на пониженной скорости строго по осевой линии РД на тяге собственных двигателей.

Скорость руления по РД 4 не более 10 км/ч.

В зимний период при наличии на площади маневрирования снега и льда руление осуществляется с максимальной осмотровостью.

Обработка ВС противообледенительными жидкостями осуществляется непосредственно на местах стоянки.

3. Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения).

ВС авиации общего назначения категории А, В заруливают самостоятельно на МС, выделенные для них.

4. Зона стоянки вертолетов.

МС 10-28 предназначены для установки вертолетов Ми-8, вертолетов классом и размерами меньше.

УЛАМ АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.**1. Эксплуатационные приёмы снижения шума.**

В целях уменьшения неблагоприятного воздействия авиационного шума рекомендуется производить, при соответствующих метеоусловиях взлёт с МК 061°, посадку с МК 241°.

УЛАМ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.**Общие положения**

При выполнении полетов по ППП используются следующие схемы снижения и захода на посадку:

- заход по схеме типа «ипподром» КТН - ДПРМ;
- заход по схеме типа «ипподром»

КТН-VORDME., МПУ ЛПП 065°;

- заход по схеме типа «ипподром»

КТН-VORDME, МПУ ЛПП 238°;

- заход по схеме типа «разворот на посадочный курс» КТН - ДПРМ;

- заход по схеме типа «разворот на посадочный курс» КТН-VORDME;

- заход S- образным маневром;

- заход по дуге DME.

ULAM AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.**1. Airport regulations.**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power strictly along the established marking. TWR controller controls the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 124.0 MHz.

2. Taxiing into and out of stands.

In the day-time, when visibility is less than 2000 m, and at night ACFT shall taxi at reduced speed with navigation and taxi lights switched on.

Aircraft taxiing into/out of stands shall be carried out under the supervision of the marshaller.

ACFT turning in the area of paved RWY 24 end segment shall be carried out with increased caution by the ACFT minimum turning radius using TWY 3 turn pad

TWY 5 does not have reinforced shoulders. Taxiing of ACFT shall be carried out at reduced speed strictly along the TWY centre line under own engines power.

Speed of taxiing along TWY 4 shall not be more than 10 km/h.

In case of snow and ice on the manoeuvring area in winter period, taxiing shall be carried out with a maximum caution.

ACFT treatment with de-icing fluids shall be carried out on the stands.

3. Parking area for small (general aviation) aircraft.

General aviation ACFT of categories A, B shall taxi into stands assigned for them under own engines power.

4. Parking area for helicopters.

Stands 10-28 are designated for parking of Mi-8 helicopters, helicopters of class below and smaller dimensions.

ULAM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.**1. Noise abatement procedures.**

It is recommended to carry out take-off on heading 061° MAG, landing on heading 241° MAG in corresponding meteorological conditions to reduce the adverse effect of aviation noise.

ULAM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.**General**

The following descent and approach procedures are available for IFR flights:

- racetrack approach procedure IAF-LOM;
- racetrack approach procedure IAF-VORDME, inbound leg track 065° MAG;
- racetrack approach procedure IAF-VORDME, inbound leg track 238° MAG;
- base turn approach procedure IAF-LOM;
- base turn approach procedure IAF-VORDME;
- S – shaped manoeuvre approach;
- DME arc approach.

При необходимости произвести немедленную посадку на аэродроме командир экипажа обязан доложить об этом РП и выполнить по его указанию заход на посадку способом, обеспечивающим посадку в минимальное время. В визуальном полете командир экипажа должен усилить осматрительность и, если не последует дополнительного указания РП, самостоятельно принять решение на выполнение посадки. При этом он полностью отвечает за безопасность производства посадки. Требовать внеочередную посадку разрешается в случае крайней необходимости.

Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома

Для самолетов IV класса и вертолетов для полетов по ПВП установлены:

- над ИВПП 06/24:
 - правый круг полетов для МК взлета (посадки) 061°;
 - левый круг полетов для МК взлета (посадки) 241°, ширина круга 8 км для ВС со скоростью более 300 км/ч;
- над ГВПП 03/21:
 - левый круг полетов для МК взлета (посадки) 030°- 210°;
- над ГВПП 12/30:
 - левый круг полетов для МК взлета (посадки) 115° - 295°.

Ширина круга во всех случаях для полетов самолетов IV класса и вертолетов- 2 км.

Полеты по ПВП по кругам, установленным маршрутам, МВЛ и ВТ выполняются с выдерживанием установленного маршрута (схемы полета) с помощью визуальной ориентировки, безопасных высот полета и обхода препятствий с визуальным наблюдением за расположенной впереди местностью и ориентирами, установленных вертикальных, продольных и боковых интервалов между воздушными судами.

При наличии на части ИВПП метеоусловий или производственного дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, командиру вертолета разрешается взлет или посадка в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму. Ответственность за безопасность полета в указанных условиях несет командир вертолета.

При отсутствии возможности для руления (ограничения по ветру) вертолетам разрешается производить посадку на свободную часть перрона с соблюдением требований ФАП и РЛЭ.

Предупреждение: Вертолетам запрещается производить взлеты и посадки через самолеты авиационной части.

Полеты на вертолетные площадки производятся на высотах (100) м при полетах по ПВП.

При заходе на посадку на ГВПП, если полет выполняется по ППП, пробивание облачности производится по схеме захода на посадку на ИВПП.

Посадка Ан-2 может производиться с перелетом при условии, если зона приземления маркирована знаками.

Взлет и посадка при попутном ветре разрешается. При этом попутная составляющая скорости ветра не должна выходить за ограничения РЛЭ воздушного судна. Для Ан-2 взлет и посадка с попутной составляющей ветра до 3 м/с разрешается при выполнении тренировочных полетов и в особых случаях в полете.

When it is necessary to carry out immediate landing on aerodrome the pilot-in-command shall report the flight dispatcher about it and carry out approach by the method providing landing within minimum time according to the instruction of flight dispatcher. In visual flight the pilot-in-command shall increase caution and, unless the flight dispatcher instructs him additionally, shall take independent decision to carry out landing. The pilot-in-command is fully responsible for the safety of landing execution. In case of extreme necessity it is allowed to demand landing out-of-turn.

Procedures for VFR flights within CTA

The following is established for class IV ACFT and helicopters for VFR flights:

- over paved RWY 06/24:
 - right traffic circuit for take-off (landing) heading 061° MAG;
 - left traffic circuit for take-off (landing) heading 241° MAG, traffic circuit width is 8 km for the ACFT with speed of more than 300 km/h;
- over grass RWY 03/21:
 - left traffic circuit for take-off (landing) heading 030°-210° MAG;
- over grass RWY 12/30:
 - left traffic circuit for take-off (landing) heading 115°-295° MAG.

The width of circuit for flights of class IV ACFT and helicopters is 2 km in all cases.

VFR flights along the circuits, established routes, commuter routes and airways shall be carried out maintaining the established route (flight procedure) by visual orientation, safe flight heights and obstacle clearance heights with visual observation of terrain in front of the ACFT and reference points, established vertical, longitudinal and lateral intervals between the ACFT.

If there is industrial smoke or meteorological conditions deteriorating visibility to a value below the minimum the pilot-in-command of the helicopter is allowed to take off or to land from/on the segment of the RWY where meteorological conditions conform to his minimum. The helicopter pilot-in-command is responsible for flight safety under the conditions mentioned above.

If taxiing is impossible (due to wind limitations), helicopters are allowed to carry out landing at the vacant part of the apron observing the requirements of Federal Aviation Regulations and Aeroplane Flight Manual.

Warning: It is prohibited for helicopters to carry out take-offs and landings above the ACFT of aviation unit.

Flights to helipads shall be carried out at heights (100) m for VFR flights.

During approach to grass RWY breaking through the clouds for IFR flight shall be carried out according to paved RWY approach procedure.

Landing of An-2 ACFT can be carried out with overshoot if touchdown zone is marked by signs.

Take-off and landing with a tailwind are allowed. Tailwind component must not exceed the limitations of the Aeroplane Flight Manual. Take-off and landing of An-2 ACFT with tailwind component up to 3 m/sec is allowed during training flights and in abnormal circumstances in flight.

При выполнении взлета с ГВПП 12/30, 03/21 экипаж ВС самостоятельно определяет отсутствие препятствий на ЛП и производит взлёт после получения разрешения на вылет от диспетчера «Вышки».

При выполнении посадки на ГВПП 12/30, 03/21 диспетчер разрешает только заход на посадку, а экипаж самостоятельно определяет отсутствие препятствий на ЛП и производит посадку или уход на второй круг с последующим докладом диспетчеру «Вышки».

При выполнении полетов на Ан-2 с ИВПП разрешается производить взлет не от начала полосы при условии, если располагаемая длина ВПП от места начала разбега не менее потребной, рассчитанной в соответствии с РЛЭ для данной взлетной массы воздушного судна.

Радиолокационные процедуры в районе аэродрома

Минимально безопасные высоты при радиолокационном векторении:

сектор между дугами окружностей радиусами 40 и 50км с центром в КТА аэродрома -530м;

в круге радиусом 40км с центром в КТА аэродрома -500м.

При радиолокационном векторении диспетчером ОВД задается серия магнитных курсов для вывода воздушного судна на траекторию конечного этапа захода на посадку под углом не более 45° и как минимум за 3 км до ТВГ.

Разрешение на заход на посадку выдается диспетчером ОВД одновременно с последним заданным курсом и экипаж ВС должен выдерживать последний заданный курс до начала разворота для выхода на траекторию конечного этапа захода на посадку.

Векторение заканчивается после команды диспетчера ОВД «Заход разрешаю», экипаж принимает на себя ответственность за навигацию и самостоятельно определяет момент начала доворота на предпосадочную прямую по навигационным средствам наведения, выполняет доворот без дополнительных указаний от диспетчера ОВД.

Потеря (отказ) радиосвязи

При потере радиосвязи КВС обязан:

- включить сигнал "Бедствие";
- используя все имеющиеся средства, принять меры к восстановлению связи с диспетчером круга ВРЦ Нарьян-Мар на частоте 122.0 МГц (либо диспетчером «Нарьян-Мар-Вышка» - 124.0 МГц, «Нарьян-Мар-Контроль» 128.0 МГц, «Нарьян-Мар-Центр» - 133.2 МГц, «Нарьян-Мар-Транзит» -131.9 МГц или по КВ-каналу «Нарьян-Мар-Радио» на частоте 5596Гц и «Живучка» на частоте 3596Гц) непосредственно или через другие воздушные суда, при необходимости, может использоваться аварийная частота 121,5 МГц;
- продолжать передачу установленных докладов о своем местонахождении, принятом решении, условиях полета, не ожидая подтверждения о приеме диспетчером используя для приема команд все имеющиеся на воздушном судне радиосредства (в том числе, воспользовавшись мобильной связью, позвонив на служебный телефон ВРЦ Нарьян-Мар 8-911-560-18-78);
- прослушивать по каналам связи и на частоте ДПРМ указания и информацию диспетчера.

When taking off from grass RWY 12/30, 03/21 the flight crew shall independently determine the absence of obstacles on the runway strip and carry out take-off after obtaining the departure clearance from the TWR controller.

When landing on grass RWY 12/30, 03/21 the controller shall give the clearance for approach only and the flight crew shall independently determine the absence of obstacles on the runway strip and carry out landing or missed approach procedure followed by the report to the TWR controller.

During operations of An-2 ACFT from RWY it is allowed to carry out take-off not from the RWY beginning, if the RWY available length from the take-off run starting point is not less than the required length calculated according to the Aeroplane Flight Manual for given ACFT take-off mass.

Radar procedures within CTR.

Minimum safe heights for radar vectoring:

within the sector between the arcs of circles with radii 40km and 50km centred at the aerodrome ARP – 530m;

in the 40km radius circle centred at the aerodrome ARP – 500m.

During radar vectoring the ATS controller assigns the series of magnetic headings to guide the ACFT onto the final approach path at angle not more than 45° and at distance of 3 km to FAP as a minimum.

The clearance for approach shall be given by the ATS controller at the same time with the last assigned heading and the flight crew must maintain the last assigned heading till starting the turn to intercept the final approach path.

Vectoring shall be terminated after the instruction of the ATS controller: "Cleared approach". The flight crew shall take the responsibility for navigation and independently determine the moment of starting the turn on final by navigation aids, shall carry out the turn without additional instructions of ATS controller.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the pilot-in-command must:

- switch MAYDAY signal on;
- use all the available aids and take measures to restore communication with "Naryan-Mar-Krug" controller on frequency 122.0 MHz (or "Naryan-Mar-Tower" controller - 124.0 MHz, "Naryan-Mar-Control" - 128.0 MHz, "Naryan-Mar-Centre" – 133.2 MHz, "Naryan-Mar-Transit" – 131.9 MHz or by short wave channel "Naryan-Mar-Radio" on frequency 5596 Hz and "Zhivuchka" on frequency 3596 Hz) directly or through other ACFT; if necessary emergency frequency 121.5 MHz can be used;
- continue transmission of appropriate position reports, decision taken, flight conditions without expectation of confirmation from the controller. The pilot-in-command shall use all aircraft radio equipment available to receive the instructions of the controller (including the available mobile communication with Naryan-Mar ACC, phone number 8-911-560-18-78);
- monitor the instructions and information of the controller by communication channels and on LOM frequency.

При потере радиосвязи непосредственно после взлета КВС обязан произвести заход по установленной схеме и выполнить посадку на аэродроме Нарьян-Мар.

В случаях, когда произвести посадку на аэродроме Нарьян-Мар после взлёта не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса воздушного судна превышает посадочную и др.), КВС имеет право:

- а) следовать на аэродром назначения в соответствии с условиями, выданными диспетчером;
- б) следовать на запасной аэродром на эшелоне, заданном диспетчером или на ближайшем нижнем эшелоне (в соответствии с правилами вертикального эшелонирования), но не ниже нижнего (безопасного) эшелона. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на запасной аэродром необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

При потере радиосвязи на этапе набора высоты до заданного эшелона (высоты) КВС имеет право произвести посадку на аэродроме Нарьян-Мар по установленной схеме снижения и захода на посадку.

При потере радиосвязи после набора заданного диспетчером эшелона (высоты) полет на аэродром назначения или на расположенный по пути следования запасной аэродром выполняется на этом эшелоне (высоте), а возвращение на аэродром Нарьян-Мар на ближайшем нижнем эшелоне. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на аэродром Нарьян-Мар необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

При потере радиосвязи на этапе снижения КВС обязан занять установленный ранее органом ОВД (управления полетами) эшелон (высоту) и выполнить полет на аэродром Нарьян-Мар на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме. При невозможности произвести посадку на аэродроме Нарьян-Мар командир воздушного судна имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром на нижнем (безопасном) эшелоне или на специально установленных для полетов без радиосвязи эшелонах FL 040 (FL 050) или FL 240 (FL 250) в зависимости от направления полета.

В случае, когда радиосвязь была потеряна при выполнении полета на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона, полет выполняется на установленной ранее органом ОВД (управления полетами) высоте. Возвращение на аэродром Нарьян-Мар необходимо выполнять по коридорам входа в район аэродрома. В этом случае экипаж воздушного судна должен выполнять полет в соответствии с документами аэронавигационной информации с соблюдением максимальной осмоторительности.

Если к моменту прибытия воздушного судна, потерявшего связь, погода на аэродроме Нарьян-Мар стала хуже минимума, командиру воздушного судна предоставляется право произвести посадку в этих условиях.

Снижение для захода на посадку на аэродром Нарьян-Мар как на запасной аэродром при потере радиосвязи разрешается производить после пролета ДПРМ по схеме внеочередного захода на посадку.

При полете без радиосвязи ночью местонахождение воздушного судна экипаж должен обозначать периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней и сигнальными ракетами.

In case of radio communication failure immediately after take-off, the pilot-in-command shall carry out approach according to the appropriate procedure and land at the aerodrome of Naryan-Mar.

In cases when landing at the aerodrome of Naryan-Mar after take-off is impossible (due to meteorological conditions or if the ACFT mass exceeds landing mass, etc.), the pilot-in-command has the right:

- a) to proceed to the destination aerodrome according to the conditions assigned by the controller;
- b) to proceed to the alternate aerodrome at the flight level assigned by the controller or at the nearest lower flight level (according to the vertical separation rules), but not below the lower (safe) flight level. In case when the flight is performed at the lower (safe) flight level, the ACFT shall proceed to the alternate aerodrome at the nearest upper flight level.

In case of radio communication failure on stage of climbing to the assigned flight level (height), the pilot-in-command has the right to land at the aerodrome of Naryan-Mar according to the established descent and approach procedure.

In case of radio communication failure after climbing to the flight level (height) assigned by the controller, the flight to the destination aerodrome or to the alternate aerodrome located enroute shall be carried out at this flight level (height), and return to the aerodrome of Naryan-Mar at the nearest lower flight level. In case when the flight is carried out at the lower (safe) flight level, the ACFT shall proceed to the aerodrome of Naryan-Mar at the nearest upper flight level.

In case of radio communication failure on stage of descent, the pilot-in-command shall reach the flight level (height) assigned earlier by the ATS unit (flights control unit) and carry out the flight to the aerodrome of Naryan-Mar at this flight level (height) followed by approach according to the established procedure. If unable to land at the aerodrome of Naryan-Mar, the pilot-in-command has the right to take the decision to proceed to the alternate aerodrome at the lower (safe) flight level or at the flight levels assigned for flights without radio communication: FL 040 (FL 050) or FL 240 (FL 250) depending on the flight direction.

In case of radio communication failure in flight at height below the lower (safe) flight level, the flight shall be carried out at height assigned earlier by the ATS unit (flights control unit). Return to the aerodrome of Naryan-Mar shall be carried out along the entry corridors. In this case the flight crew shall carry out the flight according to the aeronautical information documents and observing the maximum caution.

If the weather at the aerodrome of Naryan-Mar has become worse than the minimum by the moment of arrival of the ACFT with radio communication failure, the pilot-in-command has the right to carry out landing in these conditions.

In case of radio communication failure descent for approach to the aerodrome of Naryan-Mar as the alternate aerodrome shall be allowed after passing LOM according to the out-of-turn approach procedure.

During the night flight without radio communication the flight crew shall identify the ACFT position by repetitive switching on of landing lights or flashing of airborne lights and by signal flares.