

УТАА АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
УТАА АД 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УТАА АШГАБАТ  
УТАА ASHGABAT

УТАА АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
УТАА АД 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	3759.5с 05821.8в. 299°/1900 м от порога ВПП 30П 3759.5N 05821.8E. 299°/1900 m from THR 30R
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	СЗ окраина г. Ашгабата NW outskirts of Ashgabat
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	211.0 м/30°С 211.0 m/30°С
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	4°В 4°E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	744008, г. Ашгабат, аэропорт Airport, Ashgabat, 744008 Тел./Tel.: (993 12) 35-20-59 Факс/Fax: (993 12) 35-46-36 Телекс/Telex: 228118 AKHAL RU SITA: ASBDBT 5
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УТАА АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
УТАА АД 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0400-1300 СБ,ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0400-1300 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОБД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОБД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм=UTC+5час. LT=UTC+5HR

**УТАА Ад 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**  
**UTAA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/МС-8П TS-1 (equivalent Jet A-1/MS-8P)
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет. AVBL, without limitation.
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются. AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Мелкий ремонт в АТБ. Minor repairs at repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УТАА Ад 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**UTAA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	В г. Ашгабате In Ashgabat
2.	Рестораны Restaurants	Имеются. AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в городе Aidpost of Airport terminal, ambulance service, hospitals in the city.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	В г. Ашгабате In Ashgabat
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В г. Ашгабате In Ashgabat
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УТАА Ад 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.**  
**UTAA AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.**

1.	Категория аэродрома по противопожарному обслуживанию AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется для ВС с массой до 200 т AVBL for ACFT with AUW up to 200 tons
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УТАА Ад 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**UTAA AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды обслуживания для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется. AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	<b>Пассажирский перрон/Passenger apron:</b> MC/Stand: 1-15 армобетон/Reinforced Concrete, PCN 24/R/B/W/T 16-19 армобетон/Reinforced Concrete, PCN66/R/B/W/T <b>Грузовой перрон/Cargo apron:</b> асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 29/R/A/X/T MC/Stand: 1, 2, 11, 12 – PCN 16/R/A/X/T 3-5, 8-10 – PCN 29/R/A/X/T 6 – PCN 23/F/C/X/T 7 – PCN 10/R/A/X/T 13-14 – PCN 12/F/C/X/T 15-20 – PCN 10/F/C/X/T 21-22 – PCN 6/R/A/X/T 23-24 – PCN 7/F/C/X/T 25-33 – PCN 8/R/A/X/T 34-37 – PCN 6/F/C/X/T 38-49 – PCN 5/F/C/X/T 50-52 – PCN 18/F/C/X/T 53-55 – PCN 6/F/C/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: 1 – 22.5m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 13/R/A/X/T 2 – 18, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 17/R/A/Y/T 3 – 22.5m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 16/R/A/X/T 4, 5 – 22.5m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 24/R/B/W/T A-G – 23m, бетон/Concrete, PCN 66/R/B/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера ACL location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УТАА АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ  
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.  
УТАА АД 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 стоянку 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, MC. Визуальных средств управления рулением нет.  Guidance signs 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, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УТАА АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.  
УТАА АД 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел АД 2.3.5 УТАА, карты АОС-ICAO тип А и IAC-ICAO See AD 2.3.5 УТАА, Charts АОС-ICAO type А and IAC-ICAO.
---

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Ашгабат Ashgabat
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Ашгабат 9, 24 часа Ashgabat 9, 24 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and 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 and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ. Charts, 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 <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , SWH, SWM, SWL, 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	Ашгабат-Подход, Круг, Старт, Посадка, РДЦ Ashgabat-APP, Radar, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

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

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN), покрытие ВПП и КПП	Координаты порога ВПП	Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
12L	119.04° 115°	3800x46	PCN 66/R/B/W/T Cement-Concrete	3800.0N 05820.7E	THR 208.0 m
30R	299.04° 295°	3800x46	PCN 66/R/B/W/T Cement-Concrete	3759.0N 05822.9E	THR 207.0 m
12R	119.04° 115°	2989x60	PCN 13/R/A/X/T Reinforced Concrete	3759.3N 05820.7E	THR 210.0 m
30L	299.04° 295°	2989x60	PCN 13/R/A/X/T Reinforced Concrete	3758.5N 05822.5E	THR 207.0 m
Уклон ВПП и КПП	КПП (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	Stopway (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	300x90	4100x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	300x90	4100x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	400x160	3289x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	400x160	3289x300	нет/NIL	нет/NIL

УТАА АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.  
УТАА АД 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
12L	3800	4100	3800	3800	нет/NIL
30R	3800	4100	3800	3800	нет/NIL
12R	2889	3289	2889	2989	нет/NIL
30L	2889	3289	2889	2989	нет/NIL

УТАА АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.  
УТАА АД 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 (MEHT) 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
12L	HIALS CAT II 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00	900 m	3800m, 30m 2900m white next 600m red/white last 300m red LIH	3800m, 60m 3330m white last 600m yellow HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
30R	HIALS CAT II 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00	900 m	3800m, 30m 2900m white next 600m red/white last 300m red LIH	3800m, 60m 3330m white last 600m yellow HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
12R	SALS LIL 900 m	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2990m, 60m 2390m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
30L	SALS LIL 900 m	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2990m, 60m 2390m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УТАА АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.  
УТАА АД 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	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, кроме РД 2 и РД 3; осевые: нет Edge: all TWY, except TWY 2 and TWY 3; centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/1 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УТАА Ад 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**  
**УТАА Ад 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Координаты зоны приземления и отрыва (TLOF) и порога зоны конечного этапа захода на посадку (FATO) Coordinates TLOF and THR of FATO	Площадки/Landing ground: №1 – 110м З пересечения РД 3 с РД 2 110m W of intersection of TWY 3 and TWY 2 №2 – 10м СВ пассажирского перрона/10m NE of Passenger apron №3 – участок ВПП 11/29 между РД 1 и РД 2 part of RWY 11/29 between TWY 1 and TWY 2
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	№1, 2 – 210 m №3 – 210 m and 207 m respectively
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	№1 – круг диаметром 22м, армобетон толщиной 290 мм/ circle 22m in diameter, Reinforced Concrete, 290 mm thick №2 – 20x20m, бетон толщиной 370 мм/ Concrete, 370 mm thick №3 – 900x35m, асфальтобетон толщиной 150 мм/ Asphalt-Concrete, 150 mm thick Все TLOF – дневная маркировка/ all TLOF-day marking
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	№3 – 110°/106°; 290°/286°
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	нет NIL

**УТАА Ад 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.**  
**УТАА Ад 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE**

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	TMA см. ENR 2.2.5 TMA see ENR 2.2.5
2.	Вертикальные границы Vertical limits	См. ENR 2.2.5 See ENR 2.2.5
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	нет NIL
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Ашгабат - Подход русский, английский Ashgabat - Approach RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(900) м (900) m
6.	Примечания  Remarks	Установлен ограничительный рубеж, включая ограничительные пеленги: А 301° Д от 35 км до 210 км и А 111° Д от 35 км до 200 км, южнее которого полёты на всех высотах запрещены. Restrictive border is established within: AZM 301° DIST from 35 km to 210 km and AZM 111° DIST from 35 km to 200 km including the limiting bearings. Flying is prohibited to the S of this border at all heights.

**УТАА Ад 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**  
**УТАА Ад 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
Подход/РЛ/АРП APP/RSR/VDF	Ашгабат– Подход Ashgabat– Approach	123.5	к/с H24	
Круг/ОРЛ Radar/SRE	Ашгабат– Круг Ashgabat– Krug	118.7	к/с H24	
Старт TWR	Ашгабат– Старт Ashgabat– Start	120.0	к/с H24	Additionally serves as TWR
Руление GND	Ашгабат– Руление Ashgabat– Taxiing	121.7	к/с H24	
Транзит Transit	Ашгабат– Транзит Ashgabat– Transit	131.900	к/с H24	
Метео MET	Ашгабат– Метео Ashgabat– Meteo	126.800	к/с H24	RUS

УТАА АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
UTAA 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	Обозначение	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (5°E)	АСБ ASB	114.5	к/с H24	3759.1N 05821.1E	216.5m	
КРМ 12Л ИЛС кат.2 (5°В) LLZ 12L ILS CAT II (5°E)	АБВ ABW	108.5	к/с H24	3758.9N 05823.3E		
ГРМ 12Л GP 12L		329.9	к/с H24	3800.0N 05820.9E		3°00', RDH 15.0 m
ДРМ 12Л OM 12L		75	к/с H24			295°MAG/3.73 km to RWY 12L
ОПРМ 12Л NDB/MKR12L	ГХ GH	320	к/с H24	3800.2N 05820.1E		295°MAG/0.900 km to RWY 12L
КРМ 30П ИЛС кат.2 (5°В) LLZ 30R ILS CAT II (5°E)	АХД AHD	108.7	к/с H24	3800.2N 05820.3E		
ГРМ 30П GP 30R		330.5	к/с H24	3759.1N 05822.8E		3°00', RDH 15.0 m
ДРМ 30П OM 30R		75	к/с H24			115°MAG/4.35 km to RWY 30R
БРМ 30П MM 30R		75	к/с H24			115°MAG/0.905 km to RWY 30R
КРМ 12П ИЛС кат.1 (5°В) LLZ 12R ILS CAT I (5°E)	ИАД IAD	111.1	к/с H24	3758.2N 05823.1E		
ГРМ 12П GP 12R		331.7	к/с H24	3759.1N 05820.8E		3°00', RDH 15.0 m
ДПРМ 12П LOM 12R	АД AD	407	к/с H24	3800.3N 05818.4E		295°MAG/3.8 km to RWY 12R
БПРМ 12П LMM 12R	А A	829	к/с H24	3759.6N 05820.0E		295°MAG/1.072 km to RWY 12R
КРМ 30Л ИЛС кат.1 (5°В) LLZ 30L ILS CAT I (5°E)	ИПЦ IPQ	110.5	к/с H24	3759.5N 05820.2E		
ГРМ 30Л GP 30L		329.6	к/с H24	3758.7N 05822.4E		3°00', RDH 15.0 m
ДПРМ 30Л LOM 30L	ПЦ PQ	295	к/с H24	3757.5N 05824.8E		115°MAG/3.886 km to RWY 30L
БПРМ 30Л LMM 30L	П P	607	к/с H24	3758.2N 05823.1E		115°MAG/0.9 km to RWY 30L

**УТАА АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**

**1. Аэропортовые правила.**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке.

Остановка ВС на месте стоянки выполняется под контролем технического персонала аэропорта.

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

Прибывающие воздушные суда встречаются спецмашинами, в сопровождении которых рулят до указанной стоянки.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер ДПР на частоте 121,7 МГц. Без разрешения диспетчера ДПР руление и буксировка запрещаются.

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

Воздушные суда общего назначения сопровождают спецмашинами на места стоянок, выделенных для них.

**4. Зона стоянки для вертолетов.**

Вертолетные стоянки расположены на грузовом перроне.

**5. Перрон. Руление в зимних условиях.**

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны спецмашины сопровождения может быть запрошена через диспетчера руления.

**УТАА АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА**

Экипаж воздушного судна должен выполнять взлет согласно разделу РЛЭ «Взлет с ограничением шума на местности».

**УТАА АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.**

**Общие положения.**

Полеты в пределах района аэродрома Ашгабат осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам и по правилам визуальных полетов.

**UTAA AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.**

**1. Airport regulations.**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and towing by special tow tractors. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the established marking.

Parking of aircraft onto a stand shall be under the control of the airport technical personnel.

**2. Taxiing into and out of stands.**

Arriving aircraft shall be met and escorted by "Follow-me" vehicles to the designated stand.

Taxiing controller shall control the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 121.7 MHz. Taxiing and towing are prohibited without permission of a taxiing controller.

**3. Parking area for small aircraft (General aviation).**

General aviation aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicles to stands designated for them.

**4. Parking area for helicopters.**

Helicopters stands are located on cargo apron.

**5. Apron. Taxiing during winter conditions.**

The taxi guide lines may be invisible because of snow. Assistance from "Follow-me" vehicle may be requested via the taxiing controller.

**UTAA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.**

The crew shall execute take-off in compliance with the Aeroplane Flight Manual section "Noise abatement procedures during take-off".

**UTAA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.**

**General provisions.**

Flights within Ashgabat TMA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR) and Visual Flight Rules (VFR).

**МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОСАДКИ ВПП 12П / LANDING MINIMA RWY 12R**

КАТ. ВС ACFT CAT	PMC ILS	ОСП 2NDB	ВОРДМЕ VORDME	ОПРС NDB	ОСП без FAF 2NDB WO FAF	ВОРДМЕ без FAF VORDME WO FAF	ОПРС без FAF NDB WO FAF					
	ВПП x дальность видимости DA(H)xRVR	МВС x дальность видимости MDA(H) x RVR										
A	890'(200')x800	1110'(420')x 1800	1110'(420') x1800	1350'(660') x3000	1690'(1000') x5000	1690'(1000') x5000	1690'(1000') x5000					
B				1690'(1000') x5000								
C				960'(270')x1000				1520'(830')x 4000	-	-	-	-
D												
B737	-	-	-	-	-	-	-					
An-24, An-26, An-30, Yak-40	ПСП Special EQPT/no autopilot 960'(170')x700	-	-	-	-	-	-					
Верт. HEL	890'(200')x600	1110'(420') x1500	1110'(420') x1500	1350'(660') x3000	1690'(1000') x5000	1690'(1000') x5000	1690'(1000') x5000					



КАТ. ВС ACFT CAT	МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОСАДКИ ВПП 30Л / LANDING MINIMA RWY 30L						
	PMС ILS	ОСП 2NDB	ВОРДМЕ VORDME	ОПРС NDB	ОСП без FAF 2NDB WO FAF	ВОРДМЕ без FAF VORDME WO FAF	ОПРС без FAF NDB WO FAF
	ВГР х даль- ность види- мости DA(H)xRVR	МВС х дальность видимости MDA(H) x RVR					
A	880'(200')x800	1100'(420')x 1800	1100'(420') x1800	1340'(660') x3000	-	-	1680'(1000') x5000
B				1680'(1000') x5000			
C	950'(270')x1000						
D							
B737	-	1510'(830')x 4000	-	-	-	-	-
An-24, An-26, An-30, Yak-40	ПСП Special EQPT/no autopilot 850'(170')x700	-	-	-	-	-	-
Верт. HEL	880'(200')x600	1100'(420')x 1500	1100'(420') x1500	1340'(660') x3000	-	-	-

КАТ. ВС ACFT CAT	МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОСАДКИ ВПП 12Л / LANDING MINIMA RWY 12L					
	PMС/ILS				ОПРМ NDB/MKR	ОПРМ без FAF NDB/MKR WO FAF
	КАТ. II CAT II	АВТ with autopilot	ДИР WO autopilot	ПСП Special EQPT/ no autopilot		
	ВГР х дальность видимости DA(H)xRVR			МВС х дальность видимости MDA(H) x RVR		
A	785'(100')x 350	885'(200')x 550	885'(200')x 550	885'(200')x 800	1350'(660')x 3000	1840'(1150')x 5000
B				955'(270')x 1000	1690'(1000')x 5000	
C						
D						
An-24, An-26 An-30, Yak-40	-	-	-	855'(170')x 700	-	-
Верт. HEL	785'(100')x 400	885'(200')x 600	885'(200')x 600	885'(200')x 600	1350'(660')x 3000	1840'(1150')x 5000

КАТ. ВС ACFT CAT	МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОСАДКИ ВПП 30П / LANDING MINIMA RWY 30R					
	PMС/ILS				ОПРМ обратного старта NDB/MKR	ОПРМ без FAF NDB/MKR WO FAF
	КАТ. II CAT II	АВТ with autopilot	ДИР WO autopilot	ПСП Special EQPT/ no autopilot		
	ВГР х дальность видимости DA(H)xRVR			МВС х дальность видимости MDA(H) x RVR		
A	780'(100')x 350	880'(200')x 550	880'(200')x 550	880'(200')x 800	1340'(660')x 3000	1830'(1150')x 5000
B				950'(270')x 1000	1680'(1000')x 5000	
C						
D						
An-24, An-26 An-30, Yak-40	-	-	-	850'(170')x 700	-	-
Верт. HEL	780'(100')x 400	880'(200')x 600	880'(200')x 600	880'(200')x 600	1340'(660')x 3000	1830'(1150')x 5000

КАТ. ВС ACFT CAT	МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА / TAKE-OFF MINIMA									
	Ннго Ceiling	ВПП 12П / RWY 12R				Ннго Ceiling	ВПП 30Л / RWY 30L			
		Дальность видимости / RVR					Дальность видимости / RVR			
		С огнями оси ВПП With RCLL		Без огней оси ВПП WO RCLL			С огнями оси ВПП With RCLL		Без огней оси ВПП WO RCLL	
День Day	Ночь Night	День Day	Ночь Night	День Day	Ночь Night	День Day	Ночь Night			
A	-	-	-	300	300	-	-	-	300	300
B		-	-	300	300	-	-	-	300	300
C		-	-	300	400	-	-	-	300	400
D		-	-	300	400	-	-	-	300	400
Верт. HEL	790'(100')	-	-	400	400	880' (200')	-	-	600	600

КАТ. ВС ACFT CAT	МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА / TAKE-OFF MINIMA									
	Ннго Ceiling	ВПП 12Л / RWY 12L				Ннго Ceiling	ВПП 30П / RWY 30R			
		Дальность видимости / RVR					Дальность видимости / RVR			
		С огнями оси ВПП With RCLL		Без огней оси ВПП WO RCLL			С огнями оси ВПП With RCLL		Без огней оси ВПП WO RCLL	
День Day	Ночь Night	День Day	Ночь Night	День Day	Ночь Night	День Day	Ночь Night			
A	-	200	200	300	300	-	200	200	300	300
B		200	200	300	300	-	200	200	300	300
C		200	200	300	400	-	200	200	300	400
D		200	200	300	400	-	200	200	300	400
Верт. HEL	790'(100')	200	200	300	300	780' (100')	200	200	300	300

#### Процедуры полетов по ППП в районе аэродрома.

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

Ответственность, за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы 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 самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией от этом органу ОВД.

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания в районе аэродрома (АФГАН).

#### Радиолокационные процедуры в районе аэродрома.

Радиолокационное наведение в районе аэродрома осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

#### IFR flight procedures within TMA.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation maintaining the established intervals.

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

When it deemed necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in TMA holding area (AFGAN).

#### Radar procedures within TMA.

Radar vectoring in TMA shall be executed by ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the controllers of ATS units shall give instructions to reach definite flight levels (heights) and also set courses to the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по АС УВД.

#### **Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.**

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью обзорной РЛС не применяются.

#### **Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (РСП).**

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью посадочных радиолокаторов не применяются.

#### **Потеря (отказ) радиосвязи.**

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.5 настоящего AIP.

Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме Ашгабат оказалось невозможным, после ухода на второй круг командир воздушного судна должен следовать на запасной аэродром с набором по схеме выхода нижнего безопасного эшелона или специально установленного для полета без связи эшелона FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи после взлета с аэродрома Ашгабат командир воздушного судна должен выполнить полет по аэродромному кругу и произвести посадку на аэродроме вылета.

Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме Ашгабат невозможно, то после ухода на второй круг командир воздушного судна имеет право:

- следовать на аэродром назначения с набором по схеме выхода указанной в плане полёта;

- следовать на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет, указанный в плане полёта) на нижнем безопасном эшелоне или на специально установленном для полета без связи эшелона FL140, FL150 или FL240, FL250.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте на контрольный пункт коридора выхода и после его пролета набрать назначенный эшелон (в соответствии с планом полёта).

#### **Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома.**

Правила визуальных полетов применяются в нижнем воздушном пространстве, днем, для воздушных судов с истинной скоростью не более 550 км/час до нижнего безопасного эшелона и не более 450 км/час ниже безопасного эшелона.

При полетах по ПВП в пределах района аэродрома необходимо:

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights in TMA is provided by ATC automated system.

#### **Surveillance radar approach (SRA).**

SRA procedures are not applied.

#### **Precision radar approach (PAR).**

PAR approaches are not applied.

#### **Radio communication failure.**

In case of radio communication failure the crew shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 of the present AIP.

If due to meteorological conditions or other reasons it is impossible to land at Ashgabat aerodrome after missed approach the pilot-in-command shall proceed to the alternate aerodrome climbing to the lower safe flight level according to departure pattern or flight level specially established for flights without radio communication FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on flight direction.

In case of radio communication failure after take-off from Ashgabat aerodrome the pilot-in-command shall carry out the flight along aerodrome traffic circuit and land at the aerodrome of departure.

If for meteorological conditions or other reasons it is impossible to carry out landing at Ashgabat aerodrome, the pilot-in-command after missed approach has the right:

- to proceed to the aerodrome of destination climbing to flight level according to the departure pattern indicated in the flight plan;

- to proceed to the alternate aerodrome (chosen on making the decision on departure, indicated in the flight plan) at lower safe flight level or at flight level specially established for flights without radio communication FL140, FL150 or FL240, FL250.

In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude) the pilot-in-command shall proceed at last altitude assigned by the controller to the fix of departure corridor and after passing it climb to assigned flight level (according to the flight plan).

#### **VFR flight procedures within TMA.**

VFR flight rules shall be applied in the lower airspace in the day-time for aircraft with true air speed not above 550 km/h at and above the safe flight level and not above 450 km/h below the lower safe flight level.

During VFR flights within TMA the following is necessary:

- представить план полета для соответствующего полета;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД;
- иметь двустороннюю радиосвязь на установленной частоте;
- воздушное судно должно быть оборудовано ответчиком ВОРЛ работающим в режиме RBS;
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- осуществлять полет при вертикальном визуальном контакте с землей.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полётов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полётами) о необходимости перехода к выполнению полёта по ППП.

#### **УТАА АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц, существенно на которую оказывают климатические условия, близость гор, наличие водоемов и рекой Каракум, поливных полей, расположенные вблизи аэродрома, и способствующих сосредоточению в районе аэродрома различных птиц.

Перелеты птиц через район аэродрома наблюдаются в осенний и весенний периоды года. Осенний перелет водоплавающих птиц происходит с октября по декабрь, весенний - с марта по апрель.

Основное направление миграции осенью - с северо-востока от Аральского моря и районов Туркмении с дальнейшим направлением на запад вдоль хребта Копет-Даг к берегам Каспийского моря, весной - в обратном направлении. Наибольшую опасность представляют утренние (с 00.00 до 04.00 часов UTC), вечерние (с 12.00 до 15.00 часов UTC) перелеты птиц на высотах 300-500 метров.

Экипаж ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливает осмотрительность и после выполнения 4-го разворота включает фары и действует по указанию диспетчера. Обнаружив визуально скопление или одиночных птиц, экипаж ВС обязан при возможности принять меры по предотвращению столкновения с ними.

- flight plan shall be submitted for the flight concerned;
- ATC clearance shall be obtained from appropriate ATS unit;
- two-way radio communication shall be maintained on established frequency;
- aircraft shall be equipped with SSR transponder A/C mode.
- position report shall be submitted when required;

- the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground.

The pilot-in-command must follow VFR and timely report ATS unit (flight management unit) the necessity of changing to IFR flight.

#### **UTAA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.**

The ornithological situation in TMA is conditioned by seasonal and daily bird migration, which is greatly influenced by climatic factors, closeness of mountains, existence of water reservoirs and the Karakum river, irrigation fields near the aerodrome, favouring the concentration of different species of birds.

The migration of birds through TMA occurs in spring and in autumn. In autumn waterfowl birds migrate from October to December, in spring - from March to April.

The main directions of bird migration in autumn are from the North-East of Aral sea and areas of Turkmenistan to the West along the Kopet-Dag range to the coasts of the Caspian Sea and opposite direction in spring. Morning (0000-0400 UTC) evening (1200-1500 UTC) migrations of birds at heights of 300-500 m present the greatest hazard.

The crew on receiving the information concerning hazard ornithological situation shall increase caution and after final turn switch on landing lights and act by ATC controller instruction. Having found visually birds concentration or single birds, the crew must, if possible, take measures to avoid the collision with them.