

УЛАА АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
ULAA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УЛАА АРХАНГЕЛЬСК/Талаги
ULAA ARKHANGELSK/Talagi

УЛАА АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
ULAA AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	64 36 01с 040 43 00в. В центре ВПП 64 36 01N 040 43 00E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	6 км СВ г. Архангельск 6 km NE of Arkhangelsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	19.0 м/14°С 19.0 m/14°С
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	15.0°В 15.0°E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Аэропорт Архангельск», Россия, 163053, г. Архангельск, аэропорт Талаги, 8 Open joint stock company "Arkhangelsk Airport", 8, Talagi Airport, Arkhangelsk, 163053, Russia Тел./Tel: (8182) 63-11-72, 63-13-02 Факс/Fax: (8182) 63-16-11 AFS: УЛААТЛДУ ULAATLDU
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	Координаты опубликованы в системе координат PZ-90.02 The coordinates are published in PZ-90.02 coordinate system

УЛАА АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
ULAA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0430-1330; СБ, ВС, празд; не работает MON-FRI: 0430-1330; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	0500-1300
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	Медицинская/Health: 0300-1800 Санитарная/Sanitation: 0330-1730
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	0200-1800
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	нет NIL
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	0300-1800
9.	Обслуживание Handling	0300-1800
10.	Безопасность Security	0300-1800
11.	Противообледенение De-icing	0300-1800
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0300–1800 AD OPR HR: 0300–1800 2. Тм = UTC+4час. LT = UTC+4HR

УЛАА
ULAA

АД 2.4
AD 2.4

СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
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, МС-20 TS-1 (equivalent Jet A-1)/MS-8P, MS-20
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 aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛАА
ULAA

АД 2.5
AD 2.5

СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту Airport Hotel
2.	Рестораны Restaurants	нет NIL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больницы в г. Архангельск. Aid post at Airport Terminal, hospitals in Arkhangelsk.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛАА
ULAA

АД 2.6
AD 2.6

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению 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 AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛАА
ULAA

АД 2.7
AD 2.7

СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется. AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон/Apron: MC/Stands: 1-4 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 36/R/C/X/U 5-14, 17-24 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 21/R/C/X/U 15, 16 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 27/R/C/X/U 25-28 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 32/R/C/X/U
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A1, A6 – 16 м, бетон/Concrete, PCN 44/R/C/X/T A, A3 – 14 м, бетон/Concrete, PCN 44/R/C/X/T A4 – 18 м, бетон/Concrete, PCN 44/R/C/X/T A7 – 14 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 27/R/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛАА АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
ULAA 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 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	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛАА АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
ULAA 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 препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	* - маркировано * - marked/LGTD
26/Подх/АРСН 08/Взл/ТКОФ	Антенна Antenna	39 m *	64 35 41.1N 040 50 02.2E	Мачта Mast	147 m *	64 32 19.0N 040 31 05.7E	
	Антенна Antenna	23 m *	64 35 51.0N 040 45 58.9E	Мачта Mast	48 m *	64 35 48.1N 040 42 37.8E	
	Лес Forest	29 m	A 360°-110° S 2.5 km	Мачта Mast	59 m *	64 35 47.8N 040 42 35.4E	
				Мачта Mast	55 m *	64 35 44.1N 040 42 10.0E	
08/Подх/АРСН 26/Взл/ТКОФ	Антенна Antenna	23 m *	64 36 23.1N 040 35 04.5E	Антенна Antenna	43 m *	64 35 46.5N 040 42 44.7E	
				Мачта Mast	136 m *	64 34 15.6N 040 36 50.4E	
				Телемачта TV Mast	173 m *	64 32 46.7N 040 30 55.7E	
				Ангар Hangar	56 m *	64 35 48.3N 040 41 55.3E	
				Труба Chimney	175 m *	64 34 29.4N 040 34 24.0E	
				Труба Chimney	87 m *	64 35 30.1N 040 33 22.1E	
				Труба Chimney	32 m *	64 36 26.0N 040 41 01.9E	
				Лес Forest	29 m	A 360°-110° S 2.5 km	
				Телемачта TV Mast	229 m *	64 26 56.9N 040 36 22.8E	
				Мачта Mast	139 m *	64 34 15.5N 040 37 00.9E	

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Архангельск/Талаги Arkhangelsk/Talagi
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	Архангельск 9, 24 часа Arkhangelsk 9, 24 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing 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 and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам, рус., англ. Charts, AD forecasts text, 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, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МПЛ WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Архангельск - Подход, Вышка, РДЦ Arkhangelsk - APP, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УЛАА
ULAA

АД 2.12
AD 2.12

ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способ- ность (PCN), по- крытие ВПП и КПП	Координаты поро- га ВПП	Превышение порогов, наи- высшей точки зоны призем- ления 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
08	096°29' 081°00'	2500x44	PCN 44/R/C/X/T Бетон/Concrete	64 36 05.51N 040 41 26.04E	THR 10.0 m
26	276°29' 261°00'	2500x44	PCN 44/R/C/X/T Бетон/Concrete	64 35 56.38N 040 44 33.05E	THR 15.0 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	400x150	2800x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2800x300	нет/NIL	нет/NIL

УЛАА
ULAA

АД 2.13
AD 2.13

ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
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
08	2500	2900	2500	2500	нет/NIL
26	2500	2900	2500	2500	нет/NIL

УЛАА
ULAA

АД 2.14
AD 2.14

ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозна- чение ВПП	Тип, про- тяженность и сила света огней приближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протя- женность огней зоны призем- ления	Протяжен- ность, интер- валы уста- новки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничи- тельных огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов	Протя- женность и цвет огней концевой полосы торможения	Примеча- ния
RWY designa- tor	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY centre line LGT length, spac- ing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (m) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
08	HIALS CAT I 900 m	зеленые green —	PAPI слева/left 2°40'	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 1900m white last 600m yellow, HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL
26	HIALS CAT I 900 m	зеленые green —	PAPI слева/left 2°40'	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 1900m white last 600m yellow, HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL

УЛАА АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
ULAA 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	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: нет Edge: all TWY, centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД/ 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 15sec.
5.	Примечания Remarks	На участках РД А между РД А1 и РД А2, РД А4 и РД А6 с южной стороны боковые рулежные огни отсутствуют TWY edge lights are absent on S side of A/Main TWY between TWY A1 and TWY A2, TWY A4 and TWY A6

УЛАА АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
ULAA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	На ВПП в районе РД А4 On RWY near TWY A4
2.	Превышение TLOF/FATO elevation	19.0 м 19.0 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность, маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
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

УЛАА АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
ULAA AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Архангельск/Талаги диспетчерский район/Arkhangelsk/Talagi CTA Окружность радиусом 100км с центром/A circle radius of 100km centred at 64 36 00N 040 43 06E Архангельск/Талаги диспетчерская зона 1/Arkhangelsk/Talagi CTR 1 Окружность радиусом 50км с центром/A circle radius of 50km centred at 64 36 00N 040 43 06E, исключая сектор/except of sector 64 33 00N 040 31 00E - 64 19 36N 041 32 41E, далее по дуге по часовой стрелке радиусом 50км с центром/then clockwise by arc of circle radius of 50km centred at 64 36 00N 040 43 06E до/to 64 32 14N 039 41 08E - 64 33 00N 040 31 00E Архангельск/Талаги диспетчерская зона 2/Arkhangelsk/Talagi CTR 2 64 33 00N 040 31 00E - 64 19 36N 041 32 41E, далее по дуге по часовой стрелке радиусом 50км с центром/then clockwise by arc of circle radius of 50km centred at 64 36 00N 040 43 06E до/to 64 32 14N 039 41 08E - 64 33 00N 040 31 00E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Архангельск/Талаги диспетчерский район/Arkhangelsk/Talagi CTA Выше/above FL050 до/up to FL200 Архангельск/Талаги диспетчерская зона 1/Arkhangelsk/Talagi CTR 1 От земли до FL050/GND up to FL050 Архангельск/Талаги диспетчерская зона 2/Arkhangelsk/Talagi CTR 2 От земли до FL040/GND up to FL040
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Архангельск-Подход, Вышка русский, английский Arkhangelsk- APCH, TWR RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(800) м (800) m
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛАА
ULAA

АД 2.18
AD 2.18

СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.
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 APP	Архангельск-Подход Arkhangelsk-Approach	122.0 124.0(R)	0430-1800	нет NIL
Вышка TWR	Архангельск-Вышка Arkhangelsk-Tower	121.8	к/с H24	1800-0430 выполняет функ- ции Подхода 1800-0430 serves as Ap- proach
АТИС ATIS	Архангельск-АТИС Arkhangelsk-ATIS	126.675	0300-1800	нет NIL

УЛАА
ULAA

АД 2.19
AD 2.19

РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное скло- нение 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 transmitting antenna coordi- nates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 26 ИЛС кат. 1 (15°В) LOC 26 ILS CAT I (15°Е)	ИКМ IKM	111.7	ПП НО	64 36 08N 040 40 25E		
ГРМ 26 GP 26		333.5	ПП НО	64 36 03N 040 44 11E		2°40' RDH 15.3 m
ДПРМ 26 LOM 26	КМ KM	690	0200-1800	64 35 40N 040 49 59E		081°MAG/4.38 km to RWY 26
БПРМ 26 LMM 26	К K	334	0200-1800	64 35 52N 040 46 02E		081°MAG/1.19 km to RWY 26
КРМ 08 ИЛС кат. 1 (15°В) LOC 08 ILS CAT I (15°Е)	ИАЗ IAZ	110.3	ПП НО	64 35 52N 040 45 56E		
ГРМ 08 GP 08		335.0	ПП НО	64 36 09N 040 41 47E		2°40' RDH 15.0 m
ДПРМ 08 LOM 08	A3 AZ	690	0200-1800	64 36 24N 040 35 03E		261°MAG/5.13 km to RWY 08
БПРМ 08 LMM 08	A A	334	0200-1800	64 36 09N 040 40 20E		261°MAG/0.890 km to RWY 08

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

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

Руление на МС 1-4, 17-28 выполняется на тяге собственных двигателей.

Установка на МС 5-16 производится буксировкой.

Выход с МС 1-16 производится на тяге собственных двигателей.

Выход с МС 17-28 производится буксировкой.

2. Руление на места стоянок и с них.

Прибывающие воздушные суда рулят до указанной стоянки и устанавливаются по указанию встречающего технического состава.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер «Вышки» на частоте 121.8 МГц. Без разрешения диспетчера «Вышка» руление и буксировка запрещаются.

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

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

4. Зона стоянки вертолетов.

Вертолетная стоянка расположена на стыке РД А и РД А4. Размер - 35х30м. Допускается размещение вертолетов по указанию диспетчера «Вышка» на места стоянок.

5. Перрон. Руление в зимних условиях.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь спецмашины сопровождения может быть запрошена через диспетчера «Вышки».

6. Ограничения при рулении.

Для ВС 1 и 2 классов разворот на 180° на ВПП 08/26 разрешен только в уширениях в районе РД А1 и РД А6.

Для ВС В757-200 занятие/освобождение ВПП 08/26 при самостоятельном рулении выполняется по РД А4. При невозможности самостоятельного руления - буксировкой.

На перроне выдержано 2-х метровое расстояние между рулящими ВС и разметкой путей движения спецавтотранспорта.

Руление ВС Ил-76, Ту-154, Ту-134, Ил-18, Ан-12 по всем РД осуществлять на пониженной скорости, строго по оси руления. Руление ВС Ан-124, Ил-76, Ил-18, Ан-12 на тяге внутренних двигателей.

Руление по перрону между РД А3 и РД А4 ВС с размахом крыла более 32 м - запрещено.

На участке МРД от РД А5 до РД А6 ось руления смещена к югу на 9 м.

Прогрев двигателей ВС с четырьмя двигателями на РД А1 и РД А6 запрещается.

УЛАА АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Указанные приемы разделены на две части:

1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты.

2. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing. Taxiing and towing shall be carried out according to the established marking.

Taxiing into stands 1-4, 17-28 shall be carried out under own engines power.

Parking onto stands 5-16 shall be carried out by towing.

Taxiing out of stands 1-16 shall be carried out under own engines power.

Taxiing out of stands 17-28 shall be carried out by towing.

2. Taxiing into and out of stands.

Arriving aircraft shall taxi to assigned stands and park onto stands according to marshaller's instructions.

Movement of aircraft about the aerodrome is monitored by Tower controller on frequency 121.8 MHz. Taxiing and towing are prohibited without Tower controller's clearance.

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

General aviation aircraft shall taxi into stands designated for them.

4. Parking area for helicopters.

Helicopter stand is located at TWY A and TWY A4 junction. Its dimensions are 35x30 m. Helicopters parking onto aircraft stands is allowed by Tower controller's instruction.

5. Apron. Taxiing under winter conditions.

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

6. Taxiing restrictions.

A 180° turn on RWY 08/26 for 1 and 2 class ACFT is permitted only on turn pads at TWY A1 and TWY A6.

Occupation/vacation of RWY 08/26 for B757-200 ACFT shall be carried out by taxiing under own engines power along TWY A4. When taxiing under own engines power is not possible - by towing.

Two-metre distance between taxiing aircraft and marking of routes for special motor-vehicle transport is provided on the apron.

Taxiing of Il-76, Tu-154, Tu-134, Il-18, An-12 aircraft along all TWY shall be carried out at reduced speed, with strict adherence to TWY centre line. Taxiing of An-124, Il-76, Il-18, An-12 aircraft shall be carried out under inboard engines power.

Taxiing of aircraft with a wingspan of more than 32 m on the apron between TWY A3 and TWY A4 is prohibited.

MAIN TWY centre line is displaced by 9 m to the south on the segment from TWY A5 to TWY A6.

Engines warm-up of four-engined ACFT on TWY A1 and TWY A6 is prohibited.

ULAA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

The indicated procedures are divided into two parts:

1. Noise abatement procedures during take-off and climbing phase.

2. Noise abatement procedures during approach phase.

Часть I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения.

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов.

Выполнение эксплуатационных приемов не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

2. Ограничения.

При значении коэффициента сцепления менее 0.5 взлет производится, как правило, против ветра.

3. Специальные процедуры взлета.

3.1 Взлет с ВПП 26.

Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них (ICAO Doc 8168, том I, часть V, гл.3).

3.2 Взлет с ВПП 08.

При взлете с ВПП 08 ограничений нет.

Часть II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения.

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.2 При наличии специальных метеорологических условий, например, при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т. д., в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира корабля может отклониться от положений п. 2.1 изложенных ниже, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

2. Ограничения.

2.1 Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

а) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

б) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150м или горизонтальная видимость менее 1800м;

в) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;

г) когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;

д) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

Part I

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE.

1. General.

Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be carried out by crews of all aircraft.

Noise abatement procedures shall not be carried out at the expense of the reduction of flight safety.

Noise abatement procedures shall not be carried out in case of one of the aircraft engines failure during take-off phase.

2. Restrictions.

When the friction coefficient is less than 0.5, take-off, as a rule, shall be carried out upwind.

3. Special take-off procedures.

3.1 Take-off from RWY 26.

The flight crews shall apply two special take-off procedures: NADP 1 and NADP 2, and the pilot-in-command may use any of them for reaching necessary effect (ICAO Doc 8168, Volume I, Part V, Chapter 3).

3.2 Take-off from RWY 08.

There are no restrictions for take-off from RWY 08.

Part II

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE

1. General.

1.1 Noise abatement procedures during approach phase shall be carried out by crews of all aircraft.

1.2. In case of unfavourable meteorological conditions, such as considerable wind speed, cumulo-nimbus clouds etc., in arrival and approach sectors, ATS unit at its own discretion or according to the pilot-in-command request can deviate from the provisions of para 2.1 below if deemed necessary for safety reasons.

2. Restrictions.

2.1 Noise abatement procedures over the overflown terrain shall not be carried out:

a) if there is ice, slush, water on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

b) under meteorological conditions when cloud ceiling is less than 150m or horizontal visibility is less than 1800 m;

c) when the cross-wind component on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;

d) when the tail-wind component on RWY exceeds 2.5 m/s;

e) when wind shear is forecasted or reported or if it is expected that unfavourable weather conditions (for example, thunder-storms) may influence the aircraft approach and landing.

2.2 При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже угла наклона глиссады ILS не разрешается.

2.3 Никакие приемы снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения.

2.4 Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

2.5 Посадка воздушного судна при значении коэффициента сцепления менее 0.5, как правило, производится против ветра.

2.6 Заход на посадку выполняется по установленным схемам, при этом выпуск шасси и механизации производится не ранее, чем за 12 км до точки входа в глиссаду, скорость полета по схеме не более 400 км/ч.

УЛАА АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения.

Полеты в пределах района аэродрома Архангельск/Талаги осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам и ПВП.

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 метеоусловиями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера УВД, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

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.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по КСА «Альфа».

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).

Заход на посадку с помощью и посадочных радиолокаторов не применяются.

2.2 During instrument approach and also during visual approach flight below ILS glide path angle is not allowed.

2.3 No noise abatement procedures shall prescribe to exceed IAS during descent.

2.4 Displacement of RWY threshold shall not be used as a noise abatement measure.

2.5 If friction coefficient is less than 0.5, aircraft landing, as a rule, is carried out upwind.

2.6 Approach is carried out according to established patterns and aircraft shall lower landing gear and wing devices not earlier than at a distance of 12 km before GP intercepting point, the airspeed with respect to pattern is not more than 400 km/h.

ULAA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General.

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

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 and with maintaining the established intervals.

The responsibility for providing the established separation intervals is imposed on the appropriate ATS units. A change of flight level shall be carried out by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure etc.), the pilot-in-command has a right to change flight level at his own discretion and report it immediately to ATS unit.

A change from IFR flights to VFR flights shall be carried out only by ATC unit controller's permission. It is prohibited to ATC unit controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flights without the pilot's approval.

Radar procedures within TMA.

Radar vectoring in TMA is carried out by ATS unit providing direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the ATS units controllers instruct aircraft crews to reach specified flight levels (heights) and also assign courses to follow in order to provide separation intervals necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights in TMA is carried out by ATC automated system "Alpha".

Surveillance radar approach (SRA).

SRA approach procedures are not applied.

Precision approach radar (PAR) approach.

PAR approach procedures are not applied.

Потеря (отказ) радиосвязи.

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

При потере радиосвязи после входа в район аэродрома Архангельск/Талаги экипаж (пилот) продолжает полет в направлении на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД, в направлении ДПРМ. Снижение для захода на посадку начинать после пролета ДПРМ не ранее расчетного времени прибытия по схеме внеочередного захода на посадку. Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200)м связь с «Архангельск-Подход» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Архангельск/Талаги или следует на аэродром назначения или на запасной аэродром.

При необходимости, по решению командира, воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета, без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов 4200м, 4500м или 7200м, 7500м, в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером УВД высоте (эшелоне) до выхода из района аэродрома, после чего набрать назначенный эшелон (в соответствии с FPL, RPL).

При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП воздушное судно следует по плану до аэродрома первой посадки.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета. Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

Если полет на аэродром назначения не связан с пересечением государственной границы России, то экипаж воздушного судна обязан произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме (вне Московской воздушной зоны). В этом случае он должен следовать на установленном для полета без связи эшелонах 4200м, 4500м или 7200м, 7500м, в зависимости от направления движения.

Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома.

При полетах по ПВП в пределах района аэродрома необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД (управления полётами);
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- выполнять команды диспетчеров УВД.

Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall comply with radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 of the present AIP.

In case of radio communication failure after entry into Arkhangelsk/Talagi TMA the crew (pilot) shall continue to proceed at last assigned flight level cleared by ATC unit controller towards LOM. Descending for approach shall be commenced after crossing LOM not earlier than the estimated time of arrival (ETA) according to out-of-sequence approach pattern. Landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.

In case of radio communication failure after take-off (if at (200)m communication with "Arkhangelsk-Approach" is not established) the pilot-in-command shall continue to climb to aerodrome traffic circuit height, proceed in accordance with approach pattern and land at Arkhangelsk/Talagi aerodrome or proceed to destination or alternate aerodrome depending on meteorological conditions and landing weight.

If necessary, on a pilot-in-command decision, aircraft may proceed along the route to alternate aerodrome indicated in flight plan without radio communication at one of flight levels 4200m, 4500m or 7200m, 7500m assigned for flights without radio communication depending on flight direction.

In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude), the pilot-in-command shall proceed at last altitude (flight level) assigned by controller to TMA exit and then climb to assigned flight level (according to FPL, RPL).

In case of radio communication failure during VFR flight aircraft shall proceed to the aerodrome of first landing according to flight plan.

In case of radio communication failure during IFR flight, when it is impossible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to flight plan. In this case the aircraft crew shall maintain assigned flight level till joining radio navigation facility of the planned landing aerodrome and initiate descending at ETA or as close as possible to ETA indicated in flight plan. Approach shall be carried out according to IFR with respect to procedure established for specified navigation facility. As far as possible landing shall be carried out within 30 minutes after ETA.

If the flight to the destination aerodrome is not connected with crossing the state border of Russia, the aircraft crew shall land at the nearest alternate aerodrome (outside Moscow TMA). In this case the aircraft shall proceed at one of flight levels 4200m, 4500m or 7200m, 7500m assigned for flights without radio communication depending on flight direction.

VFR flights procedures within TMA.

During VFR flights in TMA it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have a clearance of the appropriate ATS unit;
- to report position if required;
- to carry out ATC controllers instructions.

If flight conditions permit, the ATS unit clearance for VFR flights shall be issued under the following conditions:

а) предоставляется план полета в отношении разрешения органа ОВД с заполненными пунктами 7-18 и с указанием целей полета;

б) разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом воздушного судна в узловую диспетчерский район;

в) сообщение о местонахождении представляется в соответствии с пунктом 3.6.3 Приложения 2 ICAO;

г) отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

д) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам;

е) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

ж) воздушное судно оборудовано ответчиком ВОРЛ с 4096 кодами в режиме A/3.

Примечание.

Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полетами) о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

УЛАА АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается суточной и сезонной миграцией птиц.

Миграционные перелеты различных видов птиц происходит в различное время суток. В дневное время летит большинство крупных птиц (вороны, голуби, чайки, хищные птицы). Днем и ночью летят гуси и некоторые виды уток.

При сезонных перелетах наибольшую опасность представляют предрассветные часы, когда отмечается наиболее высокая интенсивность весеннего и осеннего перелетов. После восхода солнца она обычно спадает. Вечером за 2-3 часа до захода солнца интенсивность перелета может резко возрасти, но с наступлением темноты она снова ослабевает.

В холодное время года численность птиц резко сокращается.

Перелеты, в том числе и миграционные, происходят, как правило, на небольших высотах до 300 м. Перелет гусей и лебедей наблюдается до высоты 900 м.

Весенний перелет начинается на 1-2 месяца позже (апрель-май), а осенний на 1-2 месяца раньше (октябрь-ноябрь), чем в средней полосе. Основные направления миграции весной - с юга на север, осенью - в обратном направлении.

Орнитологическое обеспечение в районе аэродрома возлагается на службу спецавтотранспорта и эксплуатации аэродрома (система отпугивания птиц «Беркут»).

Экипажи ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, устанавливают осматрительность и действуют по указанию органов ОВД.

a) a flight plan containing filled in items 7 to 18 and indicating flight purpose shall be submitted;

b) ATS unit clearance shall be obtained immediately before the aircraft enters TMA;

c) position report shall be submitted in accordance with ICAO Annex 2 para 3.6.3;

d) deviations from ATS unit clearance may be only made when prior permission has been obtained;

e) the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground unless the flight can be conducted in accordance with IFR;

f) two-way radio communication shall be maintained on prescribed frequency;

g) the aircraft shall be equipped with SSR transponder with 4096 codes in Mode A/3.

Note:

ATS clearance is intended only to provide separation between IFR and VFR flights.

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

ULAA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in TMA is conditioned by seasonal and daily birds migration.

The migrations of birds variety occur in different day time. During daylight hours the majority of big birds (crows, pigeons, gulls, birds of prey) migrate. During daylight hours and at night geese and some kinds of ducks migrate.

During seasonal migrations the most hazardous are predawn hours when the most intensive spring and autumn migrations occur. After sunrise, as a rule, the migration intensity decreases. In the evening in 2-3 hours before sunset the migration intensity may increase greatly, but in dark hours it may decrease again.

In cold season birds quantity considerably decreases.

Birds migrations occur at the heights up to 300 m. Geese and swans migration occurs at the heights up to 900 m.

Spring migration begins 1-2 months later (April-May) and autumn migration begins 1-2 months earlier than in Central Russia climatic zone. The main migration directions are from south to north in spring and backward in autumn.

The provision of birds concentrations dissipation in TMA is imposed on special aerodrome service (using acoustic system "Berkut").

Having obtained information about hazardous ornithological situation, the crews shall reinforce discretion and operate according to ATS units instructions.