

УНТТ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UNTT AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УНТТ ТОМСК/Богашево
UNTT TOMSK/Bogashevo

УНТТ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UNTT AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	562259с 0851238в. В центре ВПП. 562259N 0851238E. In the centre of RWY.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from (city)	14 км ЮВ окраины г.Томск. 14 km SE of the outskirts of Tomsk.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	182.3 м/17.4°C 182.3 m/17.4°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	8°В 8°E
6.	Администрация АД, адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS	634011, г. Томск, аэропорт. Airport, Tomsk, 634011, Russia. Тел./Tel.: (3822) 932-727 Факс/Fax: (3822) 932-733 www.tomskairport.ru , e-mail: tsk@tomskairport.ru . AFS: УНТТАПДУ UNTTAPDU
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.

УНТТ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UNTT AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0130-1020 ПТ: 0130-0920 СБ, ВС, празд: не работает MON-THU: 0130-1020 FRI: 0130-0920 SAT, SUN, HOL: U/S.
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	По согласованию. By coordination.
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро AIS по инструктажу AIS Briefing Office	Ежедневно/Daily 2200-1200
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	Ежедневно/Daily 2200-1100
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	Ежедневно/Daily 2200-1200
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	Ежедневно/Daily 2200-1100
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 2200-1100 AD OPR HR: 2200-1100 Прием ВС вне регламента осуществляется по предварительной заявке и обязательном согласовании за 24 часа. ACFT arrival outside AD OPR HR shall be carried out on prior request and mandatory coordination 24 HR before. 2. Тм=UTC+7 часов. LT=UTC+7 HR. 3. Прием и выпуск международных рейсов ВС ГА осуществляется по предварительному запросу. Arrival and departure of international flights shall be carried out by prior permission. 4. Для ВС, выполняющих международные рейсы, запасным не обеспечивает. Tomsk airport is not used as alternate for aircraft performing international flights.

УНТТ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UNTT AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Средства обработки грузов весом до 2.5 тонн. Facilities for handling of cargo up to 2.5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 TS-1
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеется AVBL
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	Нет NIL
7.	Примечания Remarks	Нет NIL

УНТТ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UNTT AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, амбулатория. Поликлиники, больницы и служба скорой помощи в г. Томск. Aid post at airport terminal, ambulatory. Polyclinics, hospitals and ambulance service in Tomsk.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	г. Томск. In Tomsk.
6.	Туристическое бюро Tourist Office	г. Томск. In Tomsk.
7.	Примечания Remarks	Нет NIL

УНТТ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UNTT AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	Кат. 3 – к/с, кат. 7 – 2200–1100 CAT 3 – H24, CAT 7 – 2200–1100
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

УНТТ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UNTT AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

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

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон/Apron: MC/Stand: 1, 2 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 68/R/B/X/T 3-6 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 57/R/B/X/T 7-10 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 45/R/B/X/T 11-29 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 49/R/B/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: А – 18 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 39/R/B/X/T В – 18 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 54/R/B/X/T С – 18 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 40/R/B/X/T D – 18 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 68/R/B/X/T E – 18 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 29/R/B/X/T M – 18 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, от РД А до РД В / from TWY A to TWY B – PCN 39/R/B/X/T от РД С до РД D / from TWY C to TWY D – PCN 45/R/B/X/T от РД D до РД E / from TWY D to TWY E – PCN 27/R/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера ACL location and elevation	ВПП RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	Нет NIL
5.	Примечания Remarks	Нет NIL

УНТТ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UNTT 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, обозначение 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, 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

УНТТ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UNTT 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	
21/Подх/АРСН 03/Взл/ТКОФ	Столб Post	191m	562203N 0851143E	Труба Chimney	298m*	563941N 0845515E	*-маркировано *-marked/LGT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
	Столб Post	192m	562202N 0851143E	Труба Chimney	308m*	563940N 0845555E	
03/Подх/АРСН 21/Взл/ТКОФ	----	----	----	Мачта сотовой связи Communication mast	299m*	563750N 0853506E	
				Труба Chimney	386m*	563720N 0850245E	
				Труба Chimney	356m*	563717N 0850221E	
				Мачта сотовой связи Communication mast	272m*	563544N 0852110E	
				Мачта сотовой связи Communication mast	288m*	563537N 0852044E	
				Мачта сотовой связи Communication mast	268m*	563213N 0850859E	
				Опора ЛЭП Power line	269m	563152N 0853336E	
				Опора ЛЭП Power line	270m	563139N 0853457E	
				Опора ЛЭП Power line	270m	563121N 0853358E	
				Опора ЛЭП Power line	275m	563110N 0853413E	
				Опора ЛЭП Power line	280m	563100N 0853427E	
				Опора ЛЭП Power line	285m	563051N 0853407E	
				Опора ЛЭП Power line	285m	563051N 0853407E	
				Опора ЛЭП Power line	287m	563050N 0853440E	
				Опора ЛЭП Power line	284m	563040N 0853454E	
				Опора ЛЭП Power line	281m	563030N 0853507E	
				Опора ЛЭП Power line	277m	563019N 0853522E	
				Телевышка TV tower	313m*	562939N 0845828E	
				Мачта сотовой связи Communication mast	275m*	562200N 0852305E	
				Мачта сотовой связи Communication mast	286m*	562130N 0852246E	
				Ретранслятор Retransmitter	348m*	561732N 0852941E	
				Мачта сотовой связи Communication mast	362m*	561714N 0853000E	
				Мачта сотовой связи Communication mast	305m*	561719N 0853001E	

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Томск. Tomsk.	
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	к/с H24	
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Томск 9 часов. Tomsk 9 HR.	
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 30 мин. TREND 30 min.	
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. Charts, AD forecast texts.	Русский, англ. 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	МРЛ. WXR.	
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Томск ДПК. Tomsk TWR.	
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	Нет NIL	

УНТТ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UNTT 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 BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN), and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
03	033.37° 025°	2500x50	PCN 67/R/B/X/T Asphalt-Concrete	562225.58N 0851157.83E	Попор 182.1 м THR 182.1 m
21	213.38° 205°	2500x50	PCN 67/R/B/X/T Asphalt-Concrete	562333.08N 0851317.99E	Попор 168.2 м THR 168.2 m
Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY-SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (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	380x150	2800x150	Нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	Нет/NIL	420x150	2800x150	Нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНТТ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UNTT AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (m)	Располагаемая дистанция прерван- ного взлета (м) ASDA (m)	Располагаемая посадочная дис- танция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
03	2500	2880	2500	2500	Нет/NIL
От РД С/from TWY C	900	1280	900		Нет/NIL
От РД D/from TWY D	1500	1880	1500		Нет/NIL
От РД Е/from TWY E	2000	2380	2000		Нет/NIL
21	2500	2920	2500	2500	Нет/NIL
От РД В/from TWY B	2000	2420	2000		Нет/NIL
От РД С/from TWY C	1500	1920	1500		Нет/NIL
От РД D/from TWY D	900	1320	900		Нет/NIL

УНТТ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UNTT AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближения	Огни порога ВПП, цвет фланго- вых гори- зонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет огра- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
03	ОМИ 600 м SALS 600 м LIL	зеленые green	PAPI слева/left 2°40'	Нет NIL	Нет NIL	2500 м, 60 м 1900 м белые последние 600 м жёлтые 2500 м, 60 м 1900 m white last 600 m yellow	красные red	Нет NIL	Нет NIL
21	ОВИ – 1 900 м HIALS 900 м	зеленые green	PAPI слева/left 2°55'	Нет NIL	Нет NIL	2500 м, 60 м 1900 м белые последние 600 м жёлтые 2500 м, 60 м 1900 m white last 600 m yellow	красные red	Нет NIL	Нет NIL

УНТТ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UNTT 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.	Местоположение 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/1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/1 sec.
5.	Примечания Remarks	Нет NIL

УНТТ Ад 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UNTT AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	W1 562339с 0851310в. W1 562339N 0851310E.
2.	Превышение TLOF/FATO м TLOF/FATO elevation m	
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	W1 80x80м PCN 49/R/B/X/T дневная маркировка. W1 80x80m PCN 49/R/B/X/T day marking.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	
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.

УНТТ Ад 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UNTT AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Томск диспетчерская зона/ Tomsk CTR: 564200N 0852000E – 563700N 0853500E – 563000N 0854300E – 562300N 0854200E – 561000N 0852600E – 560300N 0851600E – 560824N 0844100E – 561052N 0844130E – 561612N 0845152E – 562400N 0845500E – 564200N 0852000E. Томск диспетчерский район/Tomsk CTA: 570606N 0835254E – 570754N 0844412E – 570906N 0845824E – 570000N 0860000E – 560500N 0860000E – 554800N 0850400E – 560300N 0844000E – 560000N 0841500E – 560100N 0834800E – 560600N 0833700E – 561100N 0831200E – 570606N 0835254E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Томск диспетчерская зона – от земли до FL 050 Tomsk CTR – GND – FL 050 Томск диспетчерский район – выше FL 050 до FL 150 Tomsk CTA – above FL 050 – FL 150
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C 2200-1100UTC Класс G вне регламента. Class C 2200-1100UTC Class G outside AD OPR HR.
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Томск – Круг Русский, англ. Tomsk – Krug RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(700) м (700) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.

УНТТ Ад 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UNTT AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units				Emergency FREQ
ДПК TWR	Томск –Круг Tomsk –Krug	127.300	к/с H24	Выполняет функции Старта, Руления. Serves as Start, Taxiing.
АТИС ATIS	Томск-АТИС Tomsk-ATIS	127.800	к/с H24	Русский, англ. RUS, ENG
Транзит Transit	Томск -Транзит Tomsk -Transit	131.875	к/с H24	
Земля Ground	Томск -Земля Tomsk - Ground	118.800	Ежедневно/Daily 2200-1200	Связь с наземным техниче-ским персоналом при буксировке и запуске. Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up.

УНТТ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UNTT AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечи- ваемых опера- ций Type of aid, MAG VAR Type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of opera- tion	Координаты места установки передаю- щей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение антенны DME Elevation of DME trans- mitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 21 ILS кат I (8°В/-) LOC 21 ILS CAT I (8°E/-)	ИТИ ITI	110.300	ПП HS	562207N 0851136E		Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
ГРМ 21 GP 21	ИТИ ITI	330.500	ПП HS	562324N 0851315E		2°55', Нот 15.7 м 2°55', RDH 15.7 m Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
ДПРМ 21 LOM 21	ТИ TI	380	к/с H24	562529N 0851535E		025°MAG/4.25 km to RWY 21 Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
БПРМ 21 LMM 21	Т T	770	к/с H24	562404N 0851355E		025°MAG/1.16 km to RWY 21 Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
ДПРМ 03 LOM 03	ИО IO	380	к/с H24	562034N 0850945E		205°MAG/4.14 km to RWY 03 Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.
БПРМ 03 LMM 03	И I	770	к/с H24	562155N 0851120E		205°MAG/1.15 km to RWY 03 Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением, буксировкой, рулением по воздуху. Руление и буксировка производятся по осевым линиям РД и МС, перрона. Руление по воздуху производится перемещением по воздуху на высоте не выше 10 м по указанию диспетчера с исключением помех другим участникам движения (на расстоянии не менее 2 диаметров несущего винта).

Руление (буксировка) производится по указаниям диспетчерского пункта круга.

По требованию экипажа применяются автомобили сопровождения, оборудованные светосигнальными устройствами и радиостанцией.

Буксировка производится с включенными на ВС аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками. Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой.

Обработка ВС противообледенительными жидкостями производится: ВС категории С, D в точке запуска (ТЗ) 2, 3, ВС категории В ТЗ–1.

Установка ВС с опасным грузом и людьми с инфекционными заболеваниями на борту производится на пересечении РД М и РД D.

Запуск двигателей ВС всех типов производится на местах стоянок (Ил-76 на РД D), а в случаях, когда ВС не может самостоятельно вырлиться с места стоянки или имеются препятствия, оно (ВС) буксируется в точку запуска (ТЗ) 1-3 по разрешению диспетчера органа ОВД.

Взлет и посадка вертолетов ночью производится на ИВПП 03/21.

2. Руление на места стоянки и с них.

Заруливание ВС на МС 1–4 в юго-восточном направлении на тяге собственных двигателей – ЗАПРЕЩЕНО.

Установка ВС на данные МС – буксировкой хвостом вперед.

Заруливание ВС на МС 1–4 в северо-западном направлении на тяге собственных двигателей.

Выруливание:

– с МС 1–4 при установке ВС в юго-восточном направлении на тяге собственных двигателей;

– с МС 1–4 при установке в северо-западном направлении буксировкой.

На всех МС разрешается установка ВС с меньшими, чем границы зоны обслуживания мест стоянок габаритами.

3. Зона стоянки для вертолетов.

Для размещения вертолетов используются МС 1-9, 12–20.

Установка вертолетов на МС осуществляется рулением на собственной тяге или буксировкой. Перемещение с ВПП на посадочную площадку W1 осуществляется по воздуху по маршруту: северный торец ВПП – посадочная площадка W1.

Посадочная площадка W1 пригодна для размещения вертолетов всех типов как на ползковом (лыжном) шасси, так и колесном. В качестве резервной посадочной площадки для вертолетов на ползковом (лыжном) шасси определена РД D.

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

ACFT movement about the aerodrome shall be carried out by taxiing, towing, air taxiing. Taxiing and towing shall be carried out along centre lines of taxiways and stands, apron. Air taxiing shall be carried out by movement by air at height not above 10 m by controller's instruction excluding impediments to other traffic participants (at the distance not less than 2 diameters of main rotor).

Taxiing (towing) shall be carried out by the instructions of TWR controller.

"Follow-me" vehicles equipped with light signalling devices and radio station shall be used by flight crew's request.

Towing shall be carried out with ACFT navigation lights and flashing beacons switched on. Towing safety shall be provided by the person supervising the towing.

ACFT treatment with de-icing fluids shall be carried out: category C, D ACFT at engines start-up points 2,3, category B ACFT at engines start-up point 1.

ACFT with dangerous goods and persons with infectious diseases on board shall be parked at the intersection of TWY M and TWY D.

Engines start-up of all types of ACFT shall be carried out on stands (for Il-76 ACFT on TWY D) and if ACFT is unable to taxi out from stand independently or there are obstacles, the ACFT shall be towed to start-up points 1-3 by the permission of ATS unit controller.

Take-off and landing of helicopters at night shall be carried out on paved RWY 03/21.

2. Taxiing into and out of stands.

ACFT taxiing into stands 1-4 in south-east direction under own engines power is PROHIBITED

ACFT parking onto these stands shall be carried out by push-back.

ACFT taxiing into stands 1-4 in the north-west direction shall be carried out under own engines power.

Taxiing out:

– of stands 1-4 shall be carried out under own engines power in case of ACFT parking in south-east direction;

– of stands 1-4 shall be carried out by towing in case of ACFT parking in north-west direction.

Parking of ACFT with dimensions less than the boundaries of ACFT stand safety areas is permitted on all stands.

3. Parking area for helicopters.

Stands 1-9, 12–20 are designated for parking of helicopters.

Parking of helicopters onto stands shall be carried out by taxiing under own engines power or by towing. Movement from RWY to helipad W1 shall be carried out by air via the following route: northern threshold of RWY-helipad W1.

Helipad W1 is available for parking of helicopters of all types on skid or wheel landing gear. TWY D is designated as a reserve landing site for helicopters on skid landing gear.

4. Перрон. Руление в зимних условиях.

Перрон размерами 510x119 м примыкает к РД М между РД В и РД С. На перроне расположены десять мест стоянок МС 1 - МС 10. Классификационные числа покрытия МС соответствуют данным, опубликованным в AD 2.8.

На МС нанесены знаки:

- оси руления ВС;
- «Т» - образные знаки остановки ВС;
- номера стоянок;
- контуры зоны обслуживания.

Весь перрон пригоден для движения ВС с размахом крыла менее 51 м на тяге собственных двигателей.

Ось руления может быть не видима из-за снега.

Для руления через диспетчера ДПК может быть запрошена машина сопровождения.

5. Ограничения при рулении.

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, перрона и наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной Руководством по летной эксплуатации ВС (РЛЭ).

Руление ночью, а также днем при видимости менее 2000 м осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

Руление ВС Ту-154 по РД А, С, D, РД М осуществлять на пониженной скорости строго по оси руления.

Руление ВС Ил-76, Ту-154, B767 по РД В, Е, М (от РД D до РД Е) – ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС B767 осуществляется по РД А, С, D, РД М (от РД А до РД D).

Руление ВС B767-200ER по РД А, РД М (от РД А до РД В) с ограничением 10 самолетовылетов в сутки.

Руление ВС B767-300, B767-300ER по РД А, РД М (от РД А до РД В) – с ограничением 2 самолетовылета в сутки.

УНТТ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Общие положения.

Ограничение шумового воздействия на окружающую среду осуществляется экипажами ВС соблюдением установленных схем снижения и набора высоты и выхода ВС на маршруты для всех направлений взлета и посадки.

Выполнение специальных процедур ни в коей мере не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

1. Процедуры взлета.

При взлетах ВС с МК=205° с выходом на ОПРС Кожевниково правый разворот начинать на удалении не менее 5.5 км от южного торца ИВПП. До этого полет выполнять строго по прямой, соответствующей продолжению оси ИВПП.

Воздушным судам категорий А, В разрешается выполнять взлет не от начала ИВПП (от РД В, С, D, Е) при условии, если располагаемые характеристики летной полосы от места начала разбега, соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условий взлета.

4. Apron. Taxiing during winter conditions.

The apron with dimensions 510x119 m adjoins TWY M between TWY B and TWY C. Ten stands (stand 1- stand 10) are located on the apron. Classification numbers of stands pavement conform to the data published in AD 2.8.

The following markings are painted on stands:

- ACFT taxi guide lines;
- T-shaped signs of ACFT stop;
- numbers of stands;
- stand safety lines.

The whole apron is available for movement of ACFT with wingspan less than 51 m under own engines power.

Taxi guide line may be invisible because of snow.

“Follow-me” vehicle can be requested for taxiing via TWR controller.

5. Taxiing - restrictions.

The speed of taxiing shall be chosen by the pilot-in-command depending on the condition of TWY, apron and presence of obstacles, ACFT mass, wind regime and visibility conditions. In all cases taxiing speed shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual.

Taxiing at night and in the day-time under visibility less than 2000 m shall be carried out with navigation lights and taxi lights switched on.

Taxiing of Tu-154 ACFT along TWY A, C, D, M shall be carried out at reduced speed strictly along taxi guide line.

Taxiing of Il-76, Tu-154, B767 ACFT along TWY B, E, M (from TWY D to TWY E) is PROHIBITED.

Taxiing of B767 ACFT shall be carried out along TWY A, C, D, M (from TWY A to TWY D).

Taxiing of B767-200ER ACFT along TWY A, TWY M (from TWY A to TWY B) shall be carried out with limitation of 10 departures per 24 hours.

Taxiing of B767-300, B767-300ER along TWY A, TWY M (from TWY A to TWY B) shall be carried out with limitation of 2 departures per 24 hours.

UNTT AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

General provisions.

Abatement of noise impact on environment shall be carried out by flight crews with observation of the established patterns of descent and climb and departure routes for all directions of take-off and landing.

Special procedures shall be by no means executed at the expense of reduction of flight safety level.

1. Take-off procedures.

In case of ACFT take-off on heading 205° MAG and departure via Kozhevnikovo NDB right turn shall be started at the distance not less than 5.5 km from the southern threshold of RWY. Before this the flight shall be carried out strictly along the straight line corresponding to the extended RCL.

Category A, B ACFT are permitted to carry out take-off not from the beginning of RWY (from TWY B, C, D, E) provided that available characteristics of the runway strip from the place of take-off run initiation conform to the ones required for ACFT actual take-off mass and take-off conditions.

При взлете с посадочной площадки W 1 имеется ограничительный сектор 180°-360°. Взлет с разбегом и посадка с пробегом выполняются только на ВПП, при этом полет после разбега и перед посадкой производится по установленным для аэродрома схемам.

2. Ограничения.

Всем ВС при посадках с обоими курсами при пролетах д. Аксеново и Ягодное, а также д. Аркашево использовать приемы пилотирования со снижением шума:

- все двигатели работают в одинаковом режиме;
- закрылки установлены в минимально безопасное положение;
- при посадках ВС с обоими курсами при возможности не использовать реверс тяги особенно в ночное время суток.

Пролеты вертолетов Ми-8 вблизи или над территориями населенных пунктов или жилых застроек производить в дневное время суток на высоте не менее 150 м, а ночью не менее 400 м.

УНТТ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения.

Полеты в пределах района аэродрома Томск выполняются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП), правилами визуальных полетов (ПВП) по предварительно заявленным и утвержденным планам.

Процедуры полетов по ППП.

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 право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД. При необходимости, например в случае сбойной ситуации, прибывающие ВС, могут получать указания о задержке в зоне ожидания, установленной над ДПРМ с обоими курсами посадки и над ОПРС Малиновка.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера и с согласия пилота (командира воздушного судна).

Радиолокационные процедуры в районе аэродрома.

Радиолокационное наведение в районе аэродрома осуществляется органом ОВД, который непосредственно управляет движением воздушного судна. Для регулирования потока движения ВС диспетчер ДПК дает указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливает 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 ВС осуществляется обзорным радиолокатором (ОРЛ-«А»).

There is a limiting sector 180°-360° for take-off from helipad W1. Take-off with take-off run and landing with landing roll shall be carried out on the RWY only, at that the flight after take-off run and before landing shall be carried out according to the patterns established for the aerodrome.

2. Restrictions.

During approach to land on both headings all ACFT shall apply noise abatement procedures while flying over Akkenovo and Yagodnoe villages and Arkashevo village:

- all engines operate in the similar mode;
- flaps are set into minimum safe position;
- if it is possible, reverse thrust during ACFT landings on both headings shall not be applied especially at night.

Flights of Mi-8 helicopters in the vicinity or over the territories of the settlements or the apartment blocks shall be carried out in the day-time at height not less than 150 m, and at night at height not less than 400 m.

UNTT AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General provisions.

The flights within Tomsk CTR/CTA shall be carried out in accordance with Instrument Flight Rules (IFR), Visual Flight Rules (VFR) by the preliminary submitted and approved plans.

IFR flights procedures.

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

The responsibility for providing the established intervals between ACFT and assignment of safe flight level is rested on the corresponding ATS units. The change of flight level shall be carried out by ATS unit instruction.

If a threat to flight safety arises at the assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure, etc.) the pilot has the right to change the flight level independently immediately informing the ATS unit about it. If necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving ACFT may obtain instructions to hold in the holding area established over LOM on both landing headings and over Malinovka NDB.

The transition from IFR flights to VFR flights shall be carried out by the permission of the controller only and with the pilot's (pilot-in-command's) agreement.

Radar procedures within CTR/CTA.

Radar vectoring in CTR/CTA shall be executed by the ATS unit which provides a direct control over ACFT movement. For air traffic flow management TWR controller 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 ACFT performances.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control of ACFT flights in CTR/CTA is provided by terminal area surveillance radar (TAR).

Заход на посадку с помощью обзорного радиолокатора.

Процедура не применяется.

Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (РСП).

Процедура не применяется. Посадочные локаторы отсутствуют.

Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи, экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO.

Уход на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) при потере радиосвязи и невозможности произвести посадку на аэродроме Томск выполняется на ближайшем нижнем эшелоне (но не ниже безопасного эшелона), в зависимости от направления полета, или на специально установленных для полета без связи эшелонах FL140 или FL150, FL240 или FL250 в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне).

В случае потери радиосвязи при полете по ПВП командир воздушного судна обязан:

- следовать на аэродром назначения по ПВП на заданной высоте (эшелоне);
- если невозможно продолжать полет по ПВП на аэродром назначения, следовать на запасной аэродром, где погода позволяет произвести посадку по ПВП.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перехода на визуальный полет, ВС следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж ВС выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационное средство аэродрома планируемой посадки и начинает снижение не ранее расчетного времени прибытия, указанного в плане полета, или как можно ближе к этому времени.

Заход на посадку производится по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства, при этом посадка должна быть произведена не позднее 30 мин после расчетного времени прибытия.

УНТТ АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц. Наличие богатого растительного покрова, близость реки способствуют концентрации в районе аэродрома различных видов птиц (чибиcы, галки, скворцы, сороки и др.).

Места концентрации птиц на северо-западе, востоке, юге от ВПП, т.к. здесь расположены общественные сады и огороды, населенные пункты.

Наибольшую опасность представляют утренние (с 5 до 9 ч), вечерние (с 17 до 20 ч) и сезонные перелеты птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высоте 100-400 м. Основными направлениями миграции весной являются северное и западное; осенью перелет птиц наблюдается в обратном направлении. Весенний перелет птиц происходит в марте - апреле, осенний в августе - сентябре.

Surveillance radar approach (SRA).

The procedure is not applicable.

Precision approach radar (PAR) approach.

The procedure is not applicable. Precision approach radars (PAR) are not available.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the flight crew (pilot) shall act in accordance with the procedures of radio communication failure stated in ICAO Annex 2.

In case of radio communication failure and if flight crew is unable to carry out landing at Tomsk aerodrome, diversion to the alternate aerodrome (chosen when taking the decision on departure) shall be carried out at the nearest lower flight level (but not lower than the safe flight level) depending on the flight direction, or at flight levels FL140 or FL150, FL240 or FL250 specially established for flight without radio communication depending on the movement direction.

In case of radio communication failure during the climb to the flight level (height) the pilot-in-command must proceed at the last height (flight level) assigned by the controller.

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

- proceed to the destination aerodrome according to VFR at the assigned height (flight level);
- if unable to continue VFR flight to the destination aerodrome, proceed to the alternate aerodrome where the weather allows to carry out landing according to VFR.

In case of radio communication failure under the conditions of IFR flight when there is no opportunity to change over to visual flight, ACFT shall proceed to the destination aerodrome in accordance with the flight plan. In this case the flight crew shall maintain the assigned flight level till passing the radio navigation aid of the aerodrome of planned landing and initiate descent not earlier than the estimated time of arrival indicated in the flight plan or as close to this time as possible.

The approach to land shall be instrument in accordance with the procedure established for the given navigation aid, at that the landing shall be carried out not later than 30 minutes after the estimated time of arrival.

UNTT AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

Ornithological situation in the vicinity of aerodrome is conditioned by seasonal and daily migration of birds. The presence of rich plant cover, proximity of a river assist concentration of different kinds of birds in the vicinity of aerodrome (lapwings, jackdaws, starlings, magpies, etc.).

Birds are concentrated north-west, east, south of the RWY due to location of communal gardens and vegetable gardens, settlements there.

The most danger is caused by morning (from 5 a.m. to 9 a.m. local time), evening (from 5 p.m. to 8 p. m local time) and seasonal migrations of birds. The majority of birds carry out migrations at height 100-400 m. The main directions of migration in spring are northern and western; in autumn the migration of birds is observed in the reverse direction. Spring migration of birds takes place in March-April, autumn migration of birds takes place in August-September.

Диспетчеры органов ОВД осуществляют визуальный контроль в секторе взлета и посадки ВС, оценивают орнитологическую обстановку на аэродроме и сообщают экипажам ВС о скоплениях и перелетах птиц. Визуальное орнитологическое наблюдение проводится во время взлетов и заходов на посадку ВС (только в светлое время суток) в пределах секторов взлета и захода ВС на посадку. Особенно внимательно осматриваются ВПП и прилегающая к ней территория летного поля.

В районе ВПП производятся мероприятия по сокращению скопления птиц: скашивание травы и отпугивание птиц биоакустическим методом.

Экипажи ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливают осмотрительность и действуют по указаниям РПА (диспетчера).

Для отпугивания птиц экипажи ВС включают фары.

Controllers of ATS units shall carry out visual control in the sector of ACFT take-off and landing, estimate ornithological situation at the aerodrome and inform the flight crews about concentrations and migrations of birds. Visual ornithological observation shall be carried out during ACFT take-offs and approaches (during daylight hours only) within the sectors of ACFT take-off and landing. The RWY and the airfield territory adjoining it shall be examined most carefully.

The measures on reduction of birds concentration shall be carried out in the vicinity of the RWY: grass cutting and frightening birds away by the bioacoustic method.

The flight crews shall increase circumspection after receiving the information about dangerous ornithological situation and shall act by the instructions of the Flight Control Officer (the controller).

The flight crews shall switch on ACFT lights to frighten birds away.