

УХММ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
УНММ АД 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.УХММ МАГАДАН/Сокол.
УНММ MAGADAN/SokolУХММ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
УНММ АД 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	595440C 1504314B. В центре ВПП 595440N 1504314E. In the centre of RWY.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	38 км С г. Магадана, 1.5 км ЮЗ п. Сокол 38 km N of Magadan, 1.5 km SW of Sokol
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	175 м/19°C 175 m/19°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	11°3 1989 11°W 1989
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телеком, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ФГУП «Аэропорт Магадан», Россия, 685918, г. Магадан, п. Сокол FSUE "Magadan Airport", Poselok Sokol, Magadan, 685918, Russia Тел./Tel.: (413-2) 690-777 Факс/Fax: (413-2) 690-824 AFS: УХММЫДЫЬ УНММУДЫХ
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХММ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
УНММ АД 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ВС-СР: 2045-0545; ЧТ: 2045-0445 празд: не работает SUN-WED: 2045-0545; THU: 2045-0445 HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	ВС-СР: 2045-0545; ЧТ: 2045-0445 празд: не работает SUN-WED: 2045-0545; THU: 2045-0445 HOL: U/S
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	ВС-СР: 2045-0545; ЧТ: 2045-0445 празд: не работает SUN-WED: 2045-0545; THU: 2045-0445 HOL: U/S
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	2100-0900
5.	Бюро информации ОВД (АРО) ATS Reporting Office (ARO)	2100-0900
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	2100-0900
7.	ОВД ATS	2100-0900
8.	Заправка топливом Fuelling	2100-0900
9.	Обслуживание Handling	2100-0900
10.	Безопасность Security	2100-0900
11.	Противообледенение De-icing	2100-0900
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 2100-0900 AD operating HR: 2100-0900 2. Тм=UTC+12час LT=UTC+12HR

УХММ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UHMM AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Все современные средства обработки грузов весом до 5 тонн. All modern facilities for handling of cargo up to 5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/MC-8П, СМ-4.5 TS-1 (equivalent Jet A-1)/MS-8P, SM-4.5
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет. AVBL, without limitation.
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	нет NIL
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	Крупный и мелкий ремонт в АНК. Major and minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХММ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UHMM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта. Airport Hotel.
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт, комната отдыха в аэровокзале. Поликлиники, служба скорой помощи больницы в г. Магадане и пос. Сокол. Aidpost, rest room in Airport Terminal. Polyclinics, ambulance service, hospitals in Magadan and Sokol.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется почтовое отделение Post Office AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХММ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UHMM AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	2100-0900, кат. 8 2100-0900, CAT 8
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	На АД имеются средства эвакуации ВС: – приспособление для поднятия ВС за носовую часть грузоподъемностью 60 тонн, – приспособление для поднятия ВС за крыло грузоподъемностью 80 тонн, – приспособление для буксировки ВС с тяговым усилием до 72 тонн. Эвакуацию ВС обеспечивает аварийно-спасательный расчет АД. The following facilities for removal of a disabled ACFT are AVBL at the aerodrome: – a device with a weight-lift ability of 60 tons for lifting the ACFT by its nose; – a device with a weight-lift ability of 80 tons for lifting the ACFT by its wing; – a device with a thrust load of up to 72 tons for the ACFT towing. Removal of ACFT is provided by the search and rescue team of the aerodrome.
4.	Примечания Remarks	На АД отсутствует пневмотканевый подъемник для эвакуации ВС всех типов, включая ВС иностранного производства. В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться пневмотканевый подъемник предоставляются эксплуатантом ВС (авиакомпанией). Emergency lifting bags for removal of all types ACFT (including foreign-made ACFT) are not AVBL at the aerodrome. The lifting bags for removal of a disabled ACFT shall be provided by the ACFT operator (airline).

УХММ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
УНММ AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования 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

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/ Stands: 2, 19 – бетон/Concrete, PCN 23/R/B/X/T 3-6, 15-18 – бетон/Concrete, PCN 17/R/B/X/T 37-39 – бетон/Concrete, PCN 32/R/A/X/T 7-14 – Грунт/Grass
2.	Ширина, покрытие и прочность РД Taxiway width, surface and strength	РД/TWY: 1 – 18 м, бетон/Concrete, PCN 27/R/B/X/U 2 – 16 м, бетон/Concrete, PCN 27/R/B/X/U 3 – 16 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 41/R/B/X/T 4 – 22.5 м, бетон/Concrete, PCN 64/R/B/X/T МРД/MAIN TWY – 18 м, бетон/Concrete, PCN 27/R/A/X/U
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, 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

УХММ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UHMM 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	
10/Подх/APCH 28/Взл/TKOF	Сопка Knoll	303 м	5956.7N 15025.4E	Сопка Knoll	849 м	5945.8N 15040.8E	* - маркировано * - marked/LGTD
	Антенна Antenna	8 м *	5954.8N 15038.3E	Сопка Knoll	985 м	5957.9N 15054.0E	Система координат СК-42 SK-42 coordinate system
	Антенна Antenna	56 м *	5954.5N 15047.6E	Сопка Knoll	385 м	5952.1N 15030.2E	
	Антенна Antenna	18 м *	5954.6N 15039.7E	Сопка Knoll	421 м	5951.4N 15058.2E	
	Антенна Antenna	10 м *	5954.6N 15039.6E	Сопка Knoll	547 м	5948.0N 15059.8E	
	Здание Building	10 м *	5954.7N 15042.8E				
	ВС Ил-76 Il-76 ACFT	25 м	5954.8N 15042.3E				
	Сопка Knoll	165 м	5953.8N 15050.0E				
28/Подх/APCH 10/Взл/TKOF	Мачта Mast	38 м	5956.4N 15045.6E				
	КДП TWR	32 м *	5954.8N 15045.1E				
	Антенна Antenna	35 м *	5954.8N 15045.1E				
	ВС Ан-12 An-12 ACFT	24 м	5954.7N 15044.9E				
	Антенна Antenna	18 м *	5954.6N 15043.4E				
	Рельеф Relief	9 м	5954.7N 15042.0E				
	Антенна Antenna	12 м *	5954.7N 15043.5E				

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Магадан Magadan
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	Магадан 30 часов Magadan 30 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Представляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация. Personal consultation.
6.	Представляемая 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 ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ПРМ спутниковой информации об облаках APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Магадан-Подход, Вышка, РДЦ Magadan- APP, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

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

Обозначение 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 наи- большее превы- шение зоны приземления ВПП, оборудо- ванных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordi- nates, THR geoid undulation	
1	2	3	4	5	6
10	093°03' 104°	3452x59.5	PCN 32/R/A/X/T (11 OCT-15ARR) Concrete	595443.0N 1504123.0E — —	THR 166.1 m
28	273°03' 284°	3452x59.5	PCN 32/R/A/X/T (11 OCT-15ARR) Concrete	595437.0N 1504504.0E — —	THR 175 m
Уклон ВПП и КПТ Slope of RWY and 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	388x150	3752x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3752x300	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system

УХММ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UHMM AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY Designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (m)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (m)	Располагаемая посадочная дис- танция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
10	3452	3840	3452	3452	нет/NIL
From TWY 1	2812	3200	2812	-	
From TWY 2	2112	2500	2112	-	
From TWY 3	1372	1760	1372	-	
28	3452	3852	3452	3452	нет/NIL
From TWY 3	2080	2480	2080	-	

УХММ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UHMM AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения		VASIS (MEHT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (m) colour	Примечания Remarks
	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
10	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/2°50'	нет NIL	нет NIL	3500m, 60m 2252m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL	
28	SALS 420 m LIL	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3500m, 60m 2252m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL	

УХММ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UHMM 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/ 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 15 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХММ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UHMM AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation	нет NIL - -
----	---	----------------------

УХММ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
УНММ AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Магадан/Сокол диспетчерская зона Magadan/Sokol CTR 600618N 1505400E – 600200N 1513612E – 594948N 1513630E – 594042N 1512148E – 594506N 1504100E – 594248N 1502206E – 594854N 1494812E – 601124N 1495000E – 601630N 1502836E – 600618N 1505400E Магадан/Сокол диспетчерский район Magadan/Sokol CTA 603418N 1500912E – 602612N 1512800E – 600236N 1521618E – 591854N 1513218E – 594036N 1490842E – 603418N 1500912E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Магадан/Сокол диспетчерская зона – от земли до FL090 Magadan/Sokol CTR – GND – FL090 Магадан/Сокол диспетчерский район – выше FL090 до FL150 Magadan/Sokol CTA - above FL090 – FL150
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Во время работы АД Class C In AD OPR HR Класс G Вне времени работы АД Class G Outside AD OPR HR
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Магадан- Вышка русский, английский Magadan-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(2150) м –/(2150) м
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УХММ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
УНММ AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания			
				1	2	3	4
5							
Для всех служб For all ATS units		129.000 124.000 121.500	H24 ПП/HS H24	Reserve FREQ Reserve FREQ Emergency FREQ			
Подход APP	Магадан-Подход Magadan-Approach	119.300 129.300R	ПП/HS ПП/HS	Доп-но вып. Функции Круга Additionally serves as Krug			
Вышка TWR	Магадан-Вышка Magadan-Tower	120.800	ПП HS				
АТИС ATIS	Магадан- АТИС Magadan- ATIS	127.400	ПП HS				
ВОЛМЕТ VOLMET	Магадан- ВОЛМЕТ Magadan- VOLMET	126.200	ПП HS				
	Магадан-Земля Magadan-Ground	118.800	ПП HS	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке Communication with ground maintenance personnel during towing			
	Магадан-Земля Magadan-Ground	118.900	ПП HS	Связь с инженерно-техническим составом при запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up			

УХММ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
УНММ AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
KPM 10 ИЛС кат. I (11°3'--) LOC 10 ILS CAT I (11°W/-)	ИФК IFK	110.3	ПП HS	5954.6N 15045.7E		Система координат СК-42 SK-42 coordinate system
ГРМ 10 GP 10		335.0	ПП HS			2°50', RDH 16.6 м Система координат СК-42 SK-42 coordinate system
ДПРМ 10 ЛОМ 10	ФК FK	375	к/с H24	5954.8N 15036.9E		104°MAG/4.0 km to RWY 10 Система координат СК-42 SK-42 coordinate system
БПРМ 10 ЛММ 10	Ф F	765	ПП HS	5954.7N 15040.2E		104°MAG/1.0 km to RWY 10 Система координат СК-42 SK-42 coordinate system
ОПРС 28 НДБ 28	ВА WA	375	к/с H24	5954.5N 15049.3E		284°MAG/4.1 km to RWY 28 Система координат СК-42 SK-42 coordinate system

УХММ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**1. Аэропортовые правила движения.**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой спецмашинами по установленным маркированным маршрутам. Лидирование ВС по аэродрому не производится.

2. Руление на места стоянки и с них.

Движение ВС по аэродрому (руление, буксировка) производится с разрешения диспетчера «Вышки» при наличии непрерывной двусторонней радиосвязи.

Разворот на ИВПП ВС типа Ил-76 и Ил-62 запрещен. Разворот ВС Ил-76 разрешен только в карманах порогов ИВПП (в пороге 10 - вправо, в пороге 28 - влево по ходу движения). Допускается разворот ВС Ил-62 на ИВПП в районе сопряжения ИВПП с РД 4.

Руление ВС 3 и 4 классов по перрону между РД 3 и 4 с выходом на РД 3 или РД 4 при видимости менее 800 м, ночью, и при отсутствии видимости - разметки осуществляется визуально по стоящим на МС самолетам и рулежным огням.

Разрешается руление перед вылетом:

- ВС Ил-76 и менее габаритами:
- с МС 2, 3, 4 - на МРД, РД 1, 2;
- ВС Ил-62 и менее габаритами:
- с МС 18, 19 - на РД 3 без ограничений, на МРД, РД 1, 2;

- только днем при видимости разметки и обязательном отсутствии ВС на МС 15, 6;

с МС 40 - на МРД в сторону РД 4;

- ВС Ту-154 и менее габаритами:

с МС 15-17 - на РД 3 без ограничений, на МРД, РД 1, 2;

- только днем при видимости разметки и обязательном отсутствии ВС на МС 15, 6;

с МС 38, 39 - на РД 4;

- ВС Ту-204 и менее габаритами:

с МС 37 - на РД 4 без ограничений;

- ВС Ан-12 и менее габаритами:

с МС 6-14 - на МРД, РД без ограничений, на РД 3 - при отсутствии ВС на МС 15, 6;

- ВС Ан-24 и менее габаритами:

а) в зимний период:

- по всей рабочей площади аэродрома без ограничений;

- допускается движение на тяге собственных двигателей на перроне между РД 3 и 4 при условии образования устойчивого слоя уплотненного снега на этом участке;

б) в летний период:

- с МС 21,22 - на РД 3 без ограничений;

- с МС 23-32 - на РД 3, 4 - буксировкой (кроме ВС Ан-28).

Движение ВС с МС 15-19 осуществляется буксировкой в случае, если на рядом расположенной МС производится коммерческое обслуживание ВС, и реактивная струя двигателя выруливающего ВС будет направлена в сторону МС, на которой обслуживается ВС.

На других участках летного поля движение ВС осуществляется буксировкой.

Руление ВС после посадки разрешается:

- ВС Ил-76 и менее габаритами:
- по МРД, РД 1, 2 - до траверза МС 6;

по РД 4 - до траверза МС 37;

по РД 3 - до траверза МС 19;

- ВС Ил-62 и менее габаритами:

по РД 3; РД 1, 2 - днем при видимости разметки и обязательном отсутствии ВС на МС 15, 6;

по РД 4 - до траверза МС 40;

УХММ АД 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.**1. Airport regulations.**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power or by special tow tractors towing along established marked routes. Escort of aircraft about the aerodrome shall not be carried out.

2. Taxiing into and out of stands.

Movement of aircraft about the aerodrome (taxiing, towing) shall be carried out by tower controller's clearance with availability of continuous two-way radio communication.

Il-76 and Il-62 aircraft turn on RWY is prohibited. Il-76 aircraft turn is permitted only at RWY thresholds turning bays (at RWY 10 threshold - to the right, at RWY 28 threshold - to the left of the traffic direction). Il-62 aircraft turn on RWY shall be admitted at the point of RWY junction with TWY 4.

3 and 4 class aircraft taxiing on apron between TWY 3 and TWY 4 with exit on TWY 3 or TWY 4 at the visibility less than 800 m, at night and without any visibility of marking shall be carried out by visual reference to aircraft on stands and to taxiway lights.

Taxiing for departure is allowed as follows:

- Il-76 and smaller aircraft:

out of stands 2, 3, 4 to MAIN TWY, TWY 1 and TWY 2;

- Il-62 and smaller aircraft:

out of stands 18, 19 to TWY 3 without restrictions, to

MAIN TWY, TWY 1 and TWY 2;

- daytime only at marking visibility and only when stands 15, 6 are vacant;

out of stand 40 - to MAIN TWY towards TWY 4;

- Tu-154 and smaller aircraft:

out of stands 15-17 to TWY 3 without restrictions, to MAIN TWY, TWY 1 and TWY 2;

- daytime only at marking visibility and only when stands 15, 6 are vacant;

out of stands 38, 39 - to TWY 4;

- Tu-204 and smaller aircraft:

out of stand 37 to TWY 4 without restrictions;

- An-12 and smaller aircraft:

out of stands 6-14 to MAIN TWY, TWY without restrictions, to TWY 3 when stands 15, 6 are vacant;

- An-24 and smaller aircraft:

a) in winter:

- about the aerodrome movement area without restrictions;

- movement of aircraft under own engines power on the apron between TWY 3 and TWY 4 is admitted under the condition of the compacted snow firm layer formation on this segment;

b) in summer:

- out of stands 21, 22 to TWY 3 - without restrictions;

- out of stands 23-32 to TWY 3, TWY 4 - by towing (except An-28 aircraft).

Movement of aircraft out of stands 15 - 19 shall be carried out by towing if the aircraft on the adjacent stand is under commercial handling and the taxiing out of stand aircraft engine wake vortex is directed to the above mentioned adjacent stand.

Movement of aircraft shall be carried out by towing on other airfield segments.

Taxiing after landing is allowed as follows:

- Il-76 and smaller aircraft:

along MAIN TWY, TWY 1 and TWY 2 to abeam stand 6;

- along TWY 4 - to abeam stand 37;

- along TWY 3 - to abeam stand 19;

- Il-62 and smaller aircraft:

- along TWY 3, TWY 1 and TWY 2 - daytime at marking visibility and only when stands 15, 6 are vacant;

- along TWY 4 - to abeam stand 40;

- ВС Ту-154, Ан-12 и менее габаритами:

по РД 3 - на МРД, РД 1, 2 - днем при видимости разметки и обязательном отсутствии ВС на МС 15, 6;

по РД 1, 2 МРД - до траверза МС 6, далее до РД 3 - при отсутствии ВС на МС 15, 6;

по РД 4 - до траверза МС 40.

При отсутствии видимости маркировочных знаков самостоятельное руление ВС Ил-76, Ил-62, Ту-154, Ан-12 на тяге собственных двигателей осуществляется от РД 3 до траверза МС 19, далее - буксировкой или в сопровождении лидировочной спецмашины.

- ВС Ан-24 и менее габаритами:

а) в зимний период:

- по всей рабочей площади аэродрома без ограничений.

Допускается руление ВС на тяге собственных двигателей до траверза МС 21-32 при условии образования устойчивого слоя уплотненного снега на перроне между РД 3 и РД 4;

б) в летний период:

по РД 1, 2, МРД - до РД 3, и по РД 4 - до траверза МС 40 - без ограничений;

по перрону между РД 3 и РД 4 - буксировкой.

Разрешается заруливание ВС Ан-38 на МС 32 на тяге собственных двигателей при условии отсутствия ВС на МС 33.

На других участках летного поля движения ВС осуществляется буксировкой.

Движение ВС на участке МРД между РД 3 и РД 4 на тяге собственных двигателей запрещено.

ВС Ан-2, Ми-8 разрешается разворот на МС 7-9.

3. Зоны стоянки и запуска двигателей.

Расстановка ВС осуществляется на стоянки, предназначенные для конкретного типа ВС:

- для ВС Ил-76 и менее габаритами (кроме Ил-62) - МС 2, 3, 4;

- для ВС Ил-62 и менее габаритами - МС 18, 19, 40;

- для ВС Ту-154 и менее габаритами - МС 15-17, 37-39;

- для ВС Ту-204 и менее габаритами - МС 37;

- для ВС Ан-12 и менее габаритами - МС 2-4, 6-14;

- для ВС Ил-18, Ан-72, Ан-74 и менее габаритами - МС 2-4, 7-14;

- для ВС Ан-24 и менее габаритами - МС 21-29 (МС 23, 24 оборудованы якорными креплениями для ВС Ан-28);

- для ВС Ан-28 и менее габаритами - МС 30, 31, оборудованные якорными креплениями;

- для ВС Ан-38 и менее габаритами - МС 32, оборудованное якорными креплениями;

- для иностранных ВС с размахом крыла не более 42.0 м, длиной не более 47.0 м и эксплуатационным радиусом поворота не более 33.0 м - МС 37.

В период массового скопления ВС для их расстановки используется участок МРД между РД 1 и РД 2.

Запуск двигателей ВС соответствующих типов разрешается без ограничений на МС 2-4, 15-19, 21-27, 30-32.

Разрешается производить запуск двигателей ВС соответствующих типов на МС 7-14, 37-40 при влажном грунте или наличии снежного покрова на северной части летного поля, обочинах МС.

На остальных МС запуск двигателей запрещен.

На МС 7-14, 15-17, 22, 37-39, при влажном грунте или наличии снежного покрова на них, разрешается запуск двигателей соответствующих типов с целью опробования с выходом на режим не более 0.4 от номинального.

- Tu-154, An-12 and smaller aircraft:

along TWY 3 - to MAIN TWY, TWY 1 and TWY 2 - daytime at marking visibility and only when stands 15, 6 are vacant;

along TWY 1, TWY 2, MAIN TWY - to abeam stand 6, then to TWY 3 - when stands 15, 6 are vacant;

along TWY 4 - to abeam stand 40.

If marking signs are invisible, Il-76, Il-62, Tu-154, An-12 aircraft shall taxi standalone under own engines power from TWY 3 to abeam stand 19, then by towing or escorting by "FOLLOW ME" vehicle.

- An-24 and smaller aircraft:

a) in winter:

- about the aerodrome movement area - without restrictions.

Aircraft taxiing under own engines power to abeam stands 21-32 is admitted under the condition of the compacted snow firm layer formation on the apron between TWY 3 and TWY 4.

b) in summer:

along TWY 1, TWY 2, MAIN TWY - to TWY 3 and along TWY 4 to abeam stand 40 - without restrictions;

along apron between TWY 3 and TWY 4 - by towing.

An-38 aircraft taxiing into stand 32 under own engines power is admitted if stand 33 is vacant.

On other airfield segments movement of aircraft shall be carried out by towing.

Movement of aircraft on the MAIN TWY segment between TWY 3 and TWY 4 under own engines power is prohibited.

An-2, Mi-8 aircraft turn into stands 7-9 is permitted.

3. Parking and engines start-up areas.

Aircraft shall be parked onto stands designated for the concrete aircraft type as follows:

- Il-76 and smaller aircraft (except Il-62) - stands 2, 3, 4;

- Il-62 and smaller aircraft - stands 18, 19, 40;

- Tu-154 and smaller aircraft - stands 15-17, 37-39;

- Tu-204 and smaller aircraft - stand 37;

- An-12 and smaller aircraft - stands 2-4, 6-14;

- Il-18, An-72, An-74 and smaller aircraft - stands 2-4, 7-14;

- An-24 and smaller aircraft - stands 21-29 (stands 23, 24 are equipped with An-28 aircraft anchoring);

- An-28 and smaller aircraft - stands 30, 31 equipped with anchoring;

- An-38 and smaller aircraft - stands 32 equipped with anchoring;

foreign aircraft with a wingspan not more than 42.0 m and length not more than 47.0 m and operating turn radius not more than 33.0 m - stand 37.

In case of congestion, the segment of MAIN TWY between TWY 1 and TWY 2 shall be used for aircraft parking.

The appropriate types aircraft engines start-up is permitted without restrictions on stands 2-4, 15-19, 21-27, 30-32.

The appropriate types aircraft engines start-up is permitted on stands 7-14, 37-40 when grass is damp or there is snow cover on the airfield northern part, stand edges.

Engines start-up is prohibited on other stands.

The appropriate types aircraft engines start-up for the purpose of engines running on the regime not more than 0.4 from the nominal one is permitted on stands 7-14, 15-17, 22, 37-39 when grass is damp and there is snow cover on the stands.

УХММ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.**Основные рекомендуемые методы снижения воздействия авиационного шума:**

– При взлете с МКвзл 104° и при посадке с Мкпос 284° на глиссаде снижения использовать методику пилотирования ВС в соответствии с разделом РЛЭ «Взлет/посадка с уменьшением шума на местностях».

– РП назначает, при прочих равных условиях, рабочий курс взлета МКвзл 284° при значениях боковой попутной составляющей скорости ветра вплоть до максимально допустимых для конкретных типов ВС.

– Обратная тяга (за исключением обратной тяги на режиме малого газа) используется только в целях обеспечения безопасности при посадке ВС.

– Эксплуатация ВС на аэродроме осуществляется в соответствии с регламентом работы аэропорта с 0900 до 2100 часов местного времени. С 2100 до 0900 часов аэропорт может работать только как запасной для обеспечения аварийных посадок ВС.

УХММ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.**1. Общие положения.**

Полеты в районе аэродрома осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам. Для воздушных судов категорий А и В (со скоростью полета по кругу равной или менее 300 км/час) предусмотрены полеты в соответствии с правилами визуальных полетов (заход на посадку, пролет района аэродрома) при наличии соответствующих метеоусловий.

Процедуры полетов 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 в пределах установленных границ района аэродрома Магадан/Сокол 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 изменить эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома или по другой причине, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания (над ОПРС Балаганное, ДПРМ ВПП 10, или ОПРМ ВПП 28 аэродрома Магадан/Сокол).

Радиолокационные процедуры в районе аэродрома.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер УВД «Подход» дает указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения экипажами выполнения установленных схем снижения и захода на посадку, выхода из района аэродрома.

UHMM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.**The main recommended noise abatement procedures**

– During take-off on take-off heading 104° and landing on landing heading 284° on glide path of descent the pilots shall use the technique of piloting the aircraft in accordance with the Aeroplane Flight Manual, Part “Noise abatement take-off/landing”.

– Flight dispatcher shall assign the runway-in-use heading 284° (for take-off), under other equal conditions, when the values of cross-wind/tail wind components are up to the maximum allowed values for the specific aircraft types.

– Reverse thrust (except reverse idle thrust) shall be used only for the purpose of flight safety during aircraft landing.

– Aircraft operation at the aerodrome shall be carried out in accordance with the airport operational hours between 0900-2100 local time. Between 2100-0900 the airport is available only as alternate for providing emergency landings of aircraft.

UHMM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.**1. General.**

Flights within TMA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR). Flights in accordance with the Visual Flight Rules (VFR) (during approach-to-land, while crossing TMA) are provided for categories A and B aircraft (with aerodrome traffic circuit speed 300 km/h or less) under the appropriate meteorological conditions.

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft within established Magadan/Sokol TMA boundaries and for assignment of safe flight level is imposed on the appropriate ATS units.

Flight level change shall be carried out by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at the assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, navigation equipment failure etc.), the pilot has a right to change flight level at his own discretion and report it immediately to ATS unit.

If necessary, for example, in case of congestion or for another reason, inbound aircraft may be instructed to hold in one of the holding areas (over Balagannoye NDB, Magadan/Sokol aerodrome RWY 10 LOM or RWY 28 NDB/MKR).

Radar procedures within TMA.

For air traffic flow management, the ATC unit approach controller shall instruct crews to reach specified flight levels (heights) and also assign courses to follow in order to provide carrying out of descent, approach-to-land and exit from TMA established patterns.

При обнаружении отклонений по направлению или высоте немедленно сообщить об этом экипажу и контролировать выход воздушного судна на заданную линию пути или занятие заданной безопасной высоты полета. Диспетчер органа ОВД «Вышка» в случае отклонения воздушного судна от предпосадочной прямой и/или по запросу экипажа, сообщает ему удаление и сторону уклонения (правее, левее) с учетом технических возможностей локатора.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ОРЛ-А и ОРЛ-Т с использованием ВРЛ от КСА УВД «Альфа» (в зоне взлета и посадки используется только ОРЛ-А).

Потеря (отказ) радиосвязи.

При потере связи экипаж воздушного судна обязан:

- включить сигнал бедствия;
- принять меры к восстановлению радиосвязи, используя аварийную частоту 121,5 МГц – радиосвязь с другими воздушными судами и пунктами УВД;
- заход на посадку выполнять по установленной для этого схеме (после выхода на ДПРМ ВПП 10/ОПРМ ВПП 28 установить курс 104°/284° и следовать 7км без снижения, затем приступить к снижению);
- прослушивать на частоте ДПРМ информацию и указания руководителя полетов (диспетчера);
- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме посадки уйти на запасный аэродром.

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

Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома.

а) для соответствующего полета представляется план полета;

б) разрешение органа ОВД запрашивается у АДП;

в) отклонения от разрешения (выданного ранее) органом ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

г) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;

д) постоянная двухсторонняя радиосвязь на частоте органа ОВД, осуществляющего управление движением воздушного судна.

Полеты по ПВП выполняются днем и в сумерках при соответствующих скоростях и метеоусловиях.

Контроль за движением воздушных судов, следующих по ПВП, осуществляется с помощью диспетчерского радиолокатора (ОРЛ-А), автоматического радиопеленгатора (АРП-75), по докладам экипажей.

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

As soon as deviations from direction or height are detected, the controller shall notify the crew of them immediately and control aircraft joining the assigned track or the assigned safe flight level. In the event of aircraft deviation from final approach track and/or on crew's request, the ATS unit tower controller shall notify the crew of the distance and side of deviation (to the right or to the left) taking into account radar performance.

Radar control over the flights within TMA is provided by TAR and RSR using SSR of ATC automated system "Alpha" (TAR is available only in take-off and landing areas).

Radio communication failure.

In the event of radio communication failure the crew must:

- switch on the distress signal;
- take measures to reestablish radio communication using the emergency frequency 121.5 MHz, radio communication with other aircraft and ATC units;

- carry out approach-to-land according to the established pattern (establish heading 104°/284° MAG after join RWY 10 LOM/RWY 28 NDB/MKR and proceed 7 km without descent, then commence descending);

- watch listening on LOM frequency to the information and instructions of the flight manager (controller);

- proceed to the alternate aerodrome if necessary meteorological conditions are not available at the landing aerodrome.

In the event of radio communication failure after take-off, the pilot-in-command shall carry out aerodrome circling and land at the departure aerodrome.

VFR flight procedures within TMA.

a) A flight plan shall be submitted for specified flight;

b) clearance for flight shall be obtained from aerodrome control tower;

c) deviations from the ATS unit clearance (issued earlier) may only be made when prior permission for them has been obtained;

d) the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground;

e) continuous two-way radio communication shall be maintained on frequency of ATS unit controlling aircraft flight.

VFR flights shall be conducted in the daytime and twilight with appropriate speeds and under applicable meteorological conditions.

Aircraft VFR flights control is provided by TAR, ADF and crews report using.

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

УХММ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц. Наличие больших (оз. Глухое) и малых озер, заболоченных участков, близость моря, богатый растительный покров и климатические условия способствуют сосредоточению в районе аэродрома различных видов птиц.

Наибольшую опасность представляют утренние (с 5 до 9 часов местного времени), вечерние (с 17 до 20 часов местного времени) и сезонные перелеты птиц. Большинство оседлых птиц совершают перелеты на высотах до 50 м, перелетные - на высотах 100-400 м.

Основные направления миграции птиц весной - с юго-запада на северо-восток; осенью - в обратном направлении.

На аэродроме организовано визуальное наблюдение за перелетами птиц с диспетчерского пункта «Вышка» в секторах взлета и захода ВС на посадку, ВПП и прилегающей к ней территории РП (диспетчер «Вышки») при возникновении сложной орнитологической обстановки информирует экипажи ВС о наличии птиц в направлении взлета и захода на посадку, и при необходимости дает рекомендации по обходу скоплений птиц, принимая меры по отпугиванию птиц от аэродрома.

Экипажам ВС, при получении информации об усложнении орнитологической обстановки или при визуальном обнаружении птиц, для исключения (уменьшения) вероятности и опасности столкновения ВС с птицами, рекомендуется усилить осмотрительность и контроль за параметрами работы двигателей; включать посадочные фары при взлете, наборе высоты, полете в районе аэродрома, снижении и заходе на посадку.

Экипажам ВС, при получении информации об усложнении орнитологической обстановки или при визуальном обнаружении птиц, для исключения (уменьшения) вероятности и опасности столкновения ВС с птицами, рекомендуется усилить осмотрительность и контроль за параметрами работы двигателей; включать посадочные фары при взлете, наборе высоты, полете в районе аэродрома, снижении и заходе на посадку.

UHMM AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in TMA is conditioned by seasonal and daily birds migration. Availability of large (Gluhoye lake) and small lakes, swamped terrains, proximity of the sea, rich vegetable cover and climatic conditions stimulate birds variety concentration around the aerodrome.

The most hazardous are morning (0500-0900 local time), evening (1700-2000 local time) and seasonal birds migration. The majority of settled birds migrate at heights up to 50 m, of birds of passage - at heights 100-400 m.

The main migration directions in spring are from the south-west to the north-east and backward in autumn.

Birds migration visual and radar observation is organized from tower at the aerodrome in take-off and approach-to-land sectors, on RWY and adjoining territory. In the event of hazardous ornithological situation tower controller shall inform the crews about birds occurrence in the take-off and approach-to-land direction area and if necessary instruct them how to avoid birds concentrations, taking measures for dissipation of birds concentrations.

In order to exclude (minimize) the probability and risk of collision, while obtaining information about hazardous ornithological situation or while detecting visually birds concentrations, crews shall reinforce discretion and control over engines operation parameters, switch on onboard landing lights during take-off, climbing, flight in TMA, descent and approach-to-land.

In order to exclude (minimize) the probability and risk of collision, while obtaining information about hazardous ornithological situation or while detecting visually birds concentrations, crews shall reinforce discretion and control over engines operation parameters, switch on onboard landing lights during take-off, climbing, flight in TMA, descent and approach-to-land.