

AD 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА**АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД АКТОБЕ****AD 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ**

1	Контрольная точка и координаты местоположения на АД	
2	Направление и расстояние от города	Юго-западнее г.Актобе, северо-восточнее ИВПП аэродрома Актобе
3	Превышение/расчетная температура	225м /30,2°
4	Волна геоида в месте превышения аэродрома	Нет
5	Магнитное склонение/годовые изменения	11° В (2018) /0,07°
6	Эксплуатант аэродрома, адрес, номера телефона, телекоммуникаций, адрес электронной почты, а также адрес AFS и адрес веб-сайта, при наличии такового	АО «Авиаремзавод № 406 ГА» 030003 г.Актобе, Аэропорт Тел: +7 (7132) 227801, 227822 Факс: +7 (7132) 228058 AFTN: УАТТЗЬХА
7	Вид разрешенных полетов	ПВП
8	Примечания	

AD 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ

1	Эксплуатант аэродрома	Светлое время суток
2	Таможня и иммиграционная служба	
3	Медицинская и санитарная служба	
4	Бюро САИ	
5	Бюро информации ОВД (ARO)	
6	Метеорологическое бюро по инструктажу	
7	ОВД	
8	Заправка топливом	
9	Обслуживание	
10	Безопасность	
11	Противообледенение	
12	Примечания	

AD 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ

НЕТ

AD 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

НЕТ

AD 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ

Оперативным органом, который обеспечивает координацию действий служб при проведении поисково-спасательных работ, является Координационный центр поиска и спасания (КЦПС). КЦПС координирует работы по поиску и спасанию экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие на территории Республики Казахстан.

Тел: +7 (7172) 286 020, +7 (7172) 704 272, +7 (7172) 773 547

Факс: +7 (7172) 320 038

Поисковые и аварийно-спасательные работы организуются в соответствии с Правилами по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан в случае:

- получения сообщения о бедствии с борта воздушного судна;
- получения доклада от экипажа воздушного судна, наблюдавшего бедствие;
- получения сообщений очевидцев бедствия;

- если в течение 10 минут, после расчетного времени прилета, воздушное судно не прибыло в пункт назначения, а радиосвязь с ним отсутствует;
 - если экипаж воздушного судна получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась;
 - если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние ВС или остаток топлива не гарантирует безопасного окончания полета;
 - если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем ВС, и его местонахождение в течение 20 минут установить не удалось;
 - указания руководителя организации или уполномоченного органа;

В случае возникновения аварийной ситуации и других непредвиденных обстоятельств в неконтролируемом пространстве, органами ОВД обеспечивается только аварийное оповещение. Целью данного вида обслуживания является уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказания необходимого содействия этим организациям.

В случае возникновения аварийной ситуации на посадочной площадке диспетчер ДПВ сообщает об этом:

- аварийно-спасательной команде АО «Авиаремонтный завод № 406 ГА» + 7 (7132) 227822
- аварийно-спасательной команде ТОО «Авиакомпания «Аэро» + 7 (7132) 227891

AD 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ

НЕТ

AD 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК

1	Покрытие и прочность перронов	СТОЯНКИ		ПОВЕРХНОСТЬ	НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ		
				ГРУНТ			
2	Ширина, покрытие и прочность РД	RД	ШИРИНА	ПОВЕРХНОСТЬ	НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ		
3	Местоположение и превышение мест проверки высотомера						
4	Местоположение пунктов проверки VOR						
5	Местоположение пунктов проверки INS						
6	Примечания						

AD 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ

НЕТ

AD 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

НЕТ

AD 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Метеорологическое обеспечение полетов осуществляется филиалом ЗК РЦ ОВД РГП «Казаэронавигация» в соответствие с требованиями ПМО ГА РК 2017.

Полёты обеспечиваются следующей метеорологической информацией:

1. 24-х часовыми прогнозами погоды по аэродрому Актобе, которые составляются каждые 6 часов с заблаговременностью 1 час, начиная с 00.00 час UTC, и коррективами к ним.

2. Предупреждениями об опасных метеорологических явлениях и условий по аэродрому Актобе, предупреждениями и оповещениями о сдвиге ветра по аэродрому.

3. Зональными 6-ти часовыми прогнозами GAMET, которые составляются каждые 3 часа, начиная с 00.00ч UTC, и коррективами к ним.

4. Информацией SIGMET и AIRMET.

5. Фактической погодой аэродрома Актобе.

Метеоинформация передаётся экипажам ВС всеми доступными способами, включая электронную почту, АФТН, радио и телефонную связь.

Перед началом полётов командир ВС обязан получить прогноз, определить фактическую погоду и принять решения на выполнение полёта. Для определения фактической погоды командир ВС использует установленные на посадочной площадке конус-ветроуказатель, естественные ориентиры видимости, оценивает высоту облачности по степени закрытия телевышки.

В качестве дополнительной информации используются данные фактической погоды на аэродроме Актобе с курсом посадки 304°.

Решение на выполнение полётов командир ВС принимает при условии, что фактическая погода и прогноз погоды по высоте нижней границы облачности, видимости и ветру, соответствует минимальным метеорологическим условиям, при которых разрешается выполнение полетов с данного аэродрома (посадочной площадки).

AD 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП

Обозначение ВПП Номер	Истинный пеленг	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога и конца ВПП волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
1	2	3	4	5	6
ГВПП 04	037.00°	600 x 60	ГРУНТ		
ГВПП 22	217.00°	600 x 60			
ГВПП 13	127.00°	600 x 60	ГРУНТ		
ГВПП 31	307.00°	600 x 60			
ГВПП 09	090.00°	600 x 60	ГРУНТ		
ГВПП 27	270.00°	600 x 60			
Концевая полоса безопасности (в длину ВПП не входит) (м)	Боковая полоса безопасности (в ширину ВПП не входит) (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
7	8	9	10	11	12
50	20				Для взлета и посадки в дневное время легких и сверхлегких самолетов
50	20				
50	20				ГВПП временно закрыта
50	20				
50	20				Для взлета и посадки в дневное время легких и сверхлегких самолетов
50	20				

Длина ГВПП 04/22, ГВПП 13/31 и ГВПП 09/27 в стандартных условиях составляет 496 м.

AD 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ

Обозначение, № ВПП	РДР (TORA) (м)	РВД (TODA) (м)	РДПВ (ASDA) (м)	РПД (LDA) (м)
ГВПП 04	не используется	не используется	не используется	600
ГВПП 22	600	650	650	600
ГВПП 13	600	675	650	не используется
ГВПП 31	не используется	не используется	не используется	600
ГВПП 09	600	675	650	600
ГВПП 27	600	675	650	600

AD 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП

НЕТ

AD 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ

НЕТ

AD 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ

Обозначения ВПП (номер)	Расположение	Размеры ВПП (м)	Поверхность ВПП
ПП-1 (девиационная)	Азимут 70°, удаление 1500 м от КТА аэродрома «Актобе»	120 x 80	Грунт
		из них 100 x 40	Бетон

AD 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД

1	Обозначение и боковые границы	
2	Вертикальные границы	
3	Классификация воздушного пространства	
4	Позывной и язык органа ОВД	
5	Абсолютная высота перехода	
6	Период использования	Светлое время суток
7	Примечания	

AD 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД

Обозначение службы	Позывной	Канал(ы)	Часы работы	Примечания
1	2	3	4	5
АДЦ	Актобе - Вышка	120,9	Круглосуточно	
РДЦ Сектор «А1В»	Актобе - Контроль	129,6	Круглосуточно	
МДП	Амбарчик - Район	128,0	Светлое время суток	
МДП	Амбарчик	4656	Светлое время суток	
Радиовещательная частота ОВЧ (класс G)	TIBA	135,250 - основная 118,250 - резервная	Через каждые 20 ми	
ПДСП	Актобе - Транзит	131,7	Круглосуточно	
Метео - канал		127,8	Круглосуточно	

AD 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ

НЕТ

AD 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

При производстве полетов летно-испытательным подразделением (ЛИП) АО «Авиаремонтный завод № 406 ГА» ответственность за подготовку и состояние мест стоянок, рулежных дорожек, грунтовых взлетно-посадочных полос и вертолетных площадок несет начальник ЛИП (мастер аэродромной службы), с предоставлением диспетчеру «Брифинг» документально оформленной технической годности посадочной площадки. Техническая годность посадочной площадки передается по АФТН (УАТТЗТЗЬ).

При производстве полётов ТОО «Авиакомпания «Аэро» ответственность за подготовку, состояние МС, РД и ГВПП возлагаются на руководителя лётной службы авиакомпании, с предоставлением диспетчеру «Брифинг» документально оформленной технической годности посадочной площадки. Техническая годность посадочной площадки передается по АФТН (УАТТЗТЗЬ).

Организация полетов сторонними организациями производится по согласованию с руководством АО «Авиаремонтный завод № 406 ГА».

Минимумы площадки для взлёта и посадки легких самолетов, СЛА и вертолётов.

МК пос	ПВП Н нго X Гор. вид, м	Специальные ПВП	
		Днём Н нго X Гор. вид, м	Ночью Н нго X Гор. вид, м
Производственные полёты			
ПП 127°/307°	150 x 2000	—	—
ПП 37°/ 217°	150 x 2000	—	—
ПП 90° / 270°	150 x 2000	—	—
Вертолетная ПП-1	150 x 2000	—	—
Аварийно-спасательные работы, санитарные задания, тренировочные полёты.			
ПП 127°/307°	150 x 2000	-	—
ПП 37°/ 217°	150 x 2000	-	—
ПП 90° / 270°	150 x 2000	-	—
Вертолетная ПП-1	150 x 2000	-	—

Примечание. Висение и перемещение вертолета на высоте до 10 м разрешается при видимости не менее 500 м и высоте облаков не ниже 50 м независимо от минимума командира ВС.

AD 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

НЕТ

AD 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

Обеспечение плана полетов

Полеты на аэродроме (посадочной площадке) «Авиаремонтный завод Актобе» осуществляются на основании плана полетов (ФПЛ). ФПЛ подается в группу «Брифинг» не позже чем за 1 час до времени вылета и не ранее чем за 1 сутки.

План полета предоставляется в одной из следующих форм:

- 1) сообщение по авиационной наземной сети передачи данных телеграфных сообщений, содержащее информацию о предоставленном плане (АФТН);
- 2) сообщение на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, содержащее информацию о предоставленном плане;
- 3) сообщение экипажа с борта ВС, содержащее информацию о предоставленном плане или изменениях в текущий план;
- 4) сообщение с использованием телефонной сети связи общего пользования или сети интернет, содержащее информацию о предоставленном плане.

Принятие решения на вылет

Информацию о наличии разрешения на использование воздушного пространства, ограничениях и запретах в районе выполнения полетов, а также другую информацию, необходимую для выполнения данного полета, экипаж получает от диспетчера группы «Брифинг» до начала выполнения полетов с помощью доступных каналов связи (радио, телефонная связь, АФТН).

При принятии решения на вылет экипажами сторонних организаций ответственность за получение экипажами вышеуказанной информации возлагается на летную службу АРЗ-406.

Командир ВС, проведя анализ имеющейся информации принимает решение на вылет при соблюдении следующих условий:

1. Экипаж подготовлен к предстоящему полету и в состоянии обеспечить безопасное его выполнение.
2. ВС технически пригодно к полету в ожидаемых условиях и его можно эксплуатировать в соответствии с положениями РЛЭ.
3. Расчетные взлетная, полетная, посадочная массы и центровка ВС не выходят за ограничения, установленные РЛЭ.
4. Запас топлива и масла на борту ВС перед запуском двигателя (двигателей) для выполнения полета не меньше минимального значения, определенного в соответствии с требованиями к запасу топлива и масла на полет.
5. Имеется достаточная информация о метеорологической, аэронавигационной обстановках, об ограничениях и условиях по району полета, аэродрому вылета, назначения и запасным аэродромам, при этом:
 - аэродром вылета либо указанные в плане полета аэродром назначения и (или) запасные аэродромы технически пригодны и не будут закрыты в ожидаемое время вылета/прилета по любой причине, не связанной с метеорологическими условиями;
 - на маршруте предстоящего полета отсутствуют или не будут действовать ограничения или запреты на использование воздушного пространства, которые не позволяют выполнить полет согласно представленному плану полета либо действующему повторяющемуся плану полета.
6. Полет обеспечен планом, разрешениями (если требуются), подтвержденными органами ОВД, а также необходимым видом УВД (ОВД) (если полет будет проходить в контролируемом воздушном пространстве), при этом представленный план соответствует заданию на полет.

Командир ВС, при принятии решения на вылет с аэродрома (посадочной площадки) «Авиаремонтный завод Актобе», обязан по телефону сообщить диспетчеру «Брифинг» (или по каналу радиосвязи диспетчера диспетческого пункта «Вышка» - далее по тексту диспетчер ДПВ):

- фамилию командира ВС;
- дату и время принятия решения на вылет;
- тип и номер ВС;
- маршрут полета или район работ;
- подтверждение отсутствия запретов и ограничений по маршруту или району работ;
- соответствие фактической погоды и прогнозов для выполнения планируемой работы;
- количество топлива, необходимого для безопасного выполнения полета (в часах);
- подтверждение принятия решения на вылет.

Запрос командиром ВС разрешения на запуск двигателя (двигателей) перед вылетом является подтверждением принятия решения на вылет.

При задержке вылета с посадочной площадки «Авиаремонтный завод Актобе» командир ВС информирует диспетчера «Брифинг» или диспетчера ДПВ о причине задержки и времени вылета с посадочной площадки.

При задержке вылета ВС более чем на 30 мин и отсутствии уведомления её продления заявка аннулируется.

Обслуживание воздушного движения

Обслуживание воздушного движения в районе аэродрома Актобе осуществляет диспетчер ДПВ в зоне его ответственности на частоте 120,9 мГц.

В исключительных случаях для передачи информации экипаж может использовать частоты смежных диспетчерских пунктов:

- РДЦ Сектор «A1B» «Актобе – Контроль» 129,6 мГц;
- МДП «Амбарчик – Район» 128,0 мГц

Передача необходимой информации диспетчеру ОВД от экипажа ВС допускается с помощью сотовой или спутниковой связи.

Обслуживание воздушного движения после выхода из района аэродрома Актобе на запланированный маршрут или в район работ осуществляет диспетчер МДП «Амбарчик – Район» в зоне его ответственности на частоте 128,0 мГц («Амбарчик» на частоте 4656).

Примечание: Воздушное пространство ниже 3000 ft AMSL, в пределах горизонтальных границ ТМА, исключая ВП CTR, а также ВП ATZ Хлебодаровка, в период выполнения авиационного воздушного движения в ВП ATZ Хлебодаровка – относится к классу G.

Полеты в CTR выполняются по давлению QNH аэродрома Актобе, за пределами CTR по давлению QNH T1.

Передача необходимой информации диспетчеру ОВД от экипажа допускается с помощью сотовой или спутниковой связи.

Обслуживание воздушного движения после выхода из района аэродрома Актобе на запланированный маршрут или в район работ осуществляется диспетчером МДП «Амбарчик-Район».

Полеты в неконтролируемом воздушном пространстве (класс G) выполняются согласно установленным требованиям.

В пределах CTR (диспетчерская зона) диспетчер ДПВ представляет аэродромное диспетчерское обслуживание и аварийное оповещение.

Воздушное пространство CTR аэродрома Актобе в горизонтальной плоскости представляет собой многоугольник, ограниченный географическими координатами контрольных ориентиров (далее – КО), через которые осуществляется вход/выход в CTR Актобе для ВС категории А и вертолетов, выполняющих полеты по ПВП.

Наименование точки (привязка к визуальным ориентирам)	Географические координаты	Радиал (маг.) и удаление от РНС (КТА)	Высота пролета	Примечание
ALPHA (северная окраина н.п. Сарыжар)	N503110 E0565449	316° 18.5 nm AKB DVOR/DME	1400 FT AMSL и выше	вход/выход/ожидание
BRAVO (западная окраина н.п. Петропавловка)	N503212 E0572618	021° 19.1 nm AKB DVOR/DME	1600 FT AMSL и выше	вход/выход/ожидание
CHARLIE (южная окраина н.п. Ульке)	N501736 E0573954	074° 18.7 nm AKB DVOR/DME	1600 FT AMSL и выше	вход/выход/ожидание
DELTA	N500204 E0574243	113° 24.7 nm AKB DVOR/DME	1600 FT AMSL и выше	вход/выход/ожидание
HOTEL (западная окраина н.п. Алга)	N495345 E0571844	157° 22.6 nm AKB DVOR/DME	1400 FT AMSL и выше	вход/выход/ожидание
LIMA (южная окраина н.п. Ерназар)	N500221 E0565157	212° 18.2 nm AKB DVOR/DME	1600 FT AMSL и выше	вход/выход/ожидание
MIKE (южная окраина н.п. Кайындысай)	N501500 E0563927	258° 20.2 nm AKB DVOR/DME	1600 FT AMSL и выше	вход/выход/ожидание

В вертикальной плоскости ВП CTR-GND / 4000ft

Классификация воздушного пространства CTR – класс С.

Порядок направления ВС на запасной аэродром

В полёте экипаж должен постоянно анализировать аeronавигационную и метеорологическую обстановку на аэродроме. При получении информации об ухудшении метеоусловий диспетчер информирует об этом экипаж ВС и действует в соответствии с требованиями технологии работы. Командир ВС принимает решение по выбору запасного аэродрома, сообщает остаток топлива на борту ВС. Диспетчер сообщает экипажу ВС эшелон (высоту) и маршрут следования.

- для самолётов – аэродром Актобе и аэродром Уральск;
- для вертолётов – аэродром Актобе, аэродром Уральск и площадки, подобранные с воздуха

Руление (буксировка)

Движение ВС на аэродроме (посадочной площадке) осуществляется рулением или буксировкой специальными автомашинами. Руление (буксировка) производится по решению командира ВС до предварительного старта. Скорость руления выбирает командир ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, погодных условий, но во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости установленной РЛЭ. Ответственность за соблюдение правил руления несёт командир ВС.

Разрешается перемещение вертолётов к местам стоянок или взлёта. Ответственность за перемещение несёт командир ВС.

Выполнение полетов

Запуск, прогрев, опробование двигателей ВС производится на стоянке с учётом направления и скорости ветра.

Командир ВС производит визуальный осмотр грунтовой ВПП или вертолётной площадки, убеждается в отсутствии препятствий, птиц в секторе взлёта для выполнения безопасного взлёта и принимает решение о производстве взлёта, информируя об этом диспетчера ДПВ.

При выполнении полётов с посадочной площадки диспетчер ДПВ оценивает воздушную обстановку и при обеспечении безопасных интервалов с другими ВС при производстве взлёта выдаёт разрешение на взлёт информируя ЭВС «Взлёт доложить», после получения доклада от командира ВС

об отсутствии птиц, препятствий на ГВПП и готовности к взлёту. При возникновении угрозы для безопасного взлёта сообщает новое время вылета и причину задержки.

Самолёты 4-го класса, вертолёты и СЛА после взлёта, независимо от курса взлёта, набирают Набс=1000ft выполняют соответствующий разворот с набором высоты и сообщает ДПВ следующую информацию:

- тип, позывной ВС (регистрационный номер, при необходимости);
- время взлёта;
- маршрут выхода из района CTR (TMA);
- расчетное время пролета КО CTR, а при полетах выше 3000ft время пролета границы (ПОД) TMA;

- аэродром первой посадки или посадочную площадку;
- код ответчика ВОРЛ (при наличии).

При установлении радиосвязи с экипажем взлетевшего ВС, диспетчер ДПВ должен:

- опознать воздушное судно и информировать об этом экипаж ВС (при наличии систем наблюдения);

- передать условия выхода из CTR через установленный КО, а при полетах 3000ft и выше, из района TMA;

- сообщить давление QNH на аэродроме и QNH района Т1 при выходе из зоны;
- сообщить об опасных метеоявлениях (при их наличии);
- информировать экипаж ВС об изменениях оперативной и метеоинформации;
- информировать экипаж ВС о воздушной обстановке (при необходимости).

Пересечение створа ИВПП после взлёта производится с разрешения диспетчера ДПВ в пределах воздушного пространства, ограниченного удалениями от 4 километров юго-восточнее торца ИВПП 31, до 1 километра северо-западнее торца ИВПП 13 на безопасной высоте по давлению аэродрома.

Перед заходом на посадку экипаж обязан прослушать метеоинформацию, определить МК посадки и доложить диспетчеру ДПВ о входе в круг полета и курс захода на посадку.

После выполнения 4-го разворота, командир ВС производит визуальный осмотр посадочной площадки, убеждается в отсутствии препятствий, птиц и принимает решение о производстве посадки, информируя об этом диспетчера ДПВ.

Ограничения:

Запрещены взлеты с МК-037° и МК-307°.

Запрещена посадка с курсом МК-127°.

- Взлёт и посадка вертолётов Ми-2 производится на посадочную площадку по «самолетному» или «вертолетному» с соблюдением минимума для полётов по ПВП.

Особенности выполнения выхода ВС на КО после взлета:

- При вылете ВС с МК – 090°:
 - выход из точки DELTA, HOTEL, LIMA, MIKE, ALPHA осуществляется правым разворотом;
 - выход из точки BRAVO, CHARLIE осуществляется левым разворотом.
- При вылете ВС с МК – 127°:
 - выход из точки HOTEL, LIMA, MIKE, ALPHA осуществляется правым разворотом;
 - выход из точки CHARLIE, DELTA, BRAVO осуществляется левым разворотом.
- При вылете ВС с МК – 217°:
 - выход из точки LIMA, MIKE, ALPHA осуществляется правым разворотом;
 - выход из точки CHARLIE, DELTA, HOTEL, BRAVO осуществляется левым разворотом.
- При вылете ВС с МК – 270°:
 - выход из точки MIKE, ALPHA BRAVO осуществляется правым разворотом;
 - выход из точки CHARLIE, DELTA, HOTEL, LIMA осуществляется левым разворотом.

Выход на КО осуществляется за окраиной города.

Пересечение створа ИВПП производится с разрешения диспетчера ДПВ в пределах воздушного пространства, ограниченного удалениями от 4 километров юго-восточнее торца ВПП30, до 1 километра северо-западнее торца ИВПП12 на безопасной высоте по давлению QNH аэродрома.

После доклада диспетчеру ДПВ о пролете КО, при полетах ниже 3000ft, а при полетах на высотах 3000ft / 10000ft, о пролете горизонтальных границ ТМА (ПОД) и выходе в воздушное пространство класса G, экипаж приступает самостоятельному выполнению работ по заранее утвержденному плану в соответствии с установленными нормами выполнения полетов в неконтролируемом воздушном пространстве.

Особенности при выполнении облета материальной части ВС:

Перед запуском командир ВС согласовывает с диспетчером ДПВ:

- время взлета;
- курс взлета;

- маршрут полета;
- условия выхода из района ответственности диспетчера ДПВ с учетом воздушной обстановки.

Командир ВС перед взлетом производит визуальный осмотр грунтовой ПП или вертолетной площадки.

После окончания всех необходимых процедур для производства взлета экипаж ВС сообщает диспетчеру ДПВ об отсутствии препятствий на полосе, птиц в секторе взлета для выполнения безопасного взлета и сообщает о готовности к выполнению взлета.

Диспетчер ДПВ оценивает воздушную обстановку и при обеспечении безопасных интервалов ВС при производстве взлета, информирует экипаж ВС «Взлет доложить», а при возникновении угрозы для безопасного взлета сообщает новое время вылета и причину задержки.

Легкие ВС, вертолеты и СЛА после взлета, набрав Набс=1000ft (100 м), докладывает диспетчеру ДПВ о выполнении взлета.

Если зона облета ВС находится в зоне CTR, диспетчер ДПВ передает условия выхода ВС в зону облета по давлению QNH аэродрома Актобе.

Если зона облета ВС находится за пределами зоны CTR, диспетчер ДПВ передает условия выхода ВС через соответствующий КО.

Прилет ВС, заход на посадку и посадка ВС.

При прилете ВС с воздушного пространства класса G, экипаж ВС обязан доложить диспетчеру ДПВ не позднее чем за 5 минут до расчетного времени в CTR / TMA следующую информацию:

- номер и литер рейса;
- позывной ВС (тип ВС, регистрационный номер при необходимости);
- код ответчика ВОРЛ (при наличии);
- маршрут полета;
- расчетное время прибытия, расчетное время пролета КО, а при высоте полета 3000ft и выше, время и место входа в TMA;
- высоту входа и высоту пролета КО CTR;
- запасной аэродром (при необходимости);
- экипаж ВС получает от диспетчера ДПВ условия входа в CTR / TMA.

Получив от экипажа ВС сообщение о входе в зону CTR / TMA диспетчер ДПВ:

- получает от экипажа ВС доклад о принятии информации ATIS (при отсутствии доклада дает команду на ее прослушивание);
- опознает воздушное судно и информирует об этом экипаж (при наличии системы наблюдения).
- передает экипажу ВС маршрут полетов (в случае изменения ранее согласованного);
- сообщает атмосферное давление аэродрома, приведенное к среднему уровню моря (QNH);
- дает указание занять высоту пролета КО, либо выдерживанием текущей высоты;
- сообщает оперативную или метеоинформацию, отличающуюся от передаваемой по ATIS.
- информирует экипаж ВС о воздушной обстановке (при необходимости).

Снижение воздушного судна с заданной высоты полета выполняется по разрешению диспетчера ДПВ с докладом экипажа о начале снижения.

При входе в воздушное пространство CTR/TMA экипаж ВС докладывает диспетчеру ДПВ о своем местоположении и установлении давления QNH аэродрома Актобе, а также предполагаемый курс посадки.

При подходе к аэродромному кругу полетов экипаж ВС получает разрешение от диспетчера ДПВ на вход в круг и условия захода на посадку. В случае, если прибывающему ВС не выдается разрешение для входа в аэродромный круг полетов из-за воздушного движения, то дается указание ожидать над визуальным ориентиром, до того, как разрешение будет получено. Если воздушная обстановка требует выполнения ожидания ВС в непосредственной близости от ВПП, диспетчеру ДПВ разрешается выдавать команду экипажам ВС на выполнение «orbit» (левый/правый разворот на 360°) на любом назначенному органом ОВД радиальном удалении от VOR/DME AKB.

Разрешение на вход в аэродромный круг полетов выдается с учётом воздушного движения, направления круга полетов, при этом вход в круг полетов может быть выполнен в любой точке.

Перед входом в аэродромный круг полетов экипажу воздушного судна предоставляется следующая информация:

- направление аэродромного круга полетов;
- маркированный номер ВПП или рабочий курс посадки;
- атмосферное давление аэродрома приведенное к среднему уровню моря (QNH);
- минимальную высоту установленную для входа в аэродромный круг полетов;
- направление ветра и скорость;
- информацию о воздушной обстановке (при необходимости).

Запросы в целях получения указаний в отношении занятия круга должны передаваться заблаговременно, с тем чтобы спланировать занятие круга с учетом других воздушных судов. Диспетчер ДПВ указывает маршрут захода на посадку с левым или правым кругом.

В зависимости от превалирующих условий движения и направления прибытия воздушного судна может появиться возможность дать разрешение на выполнение захода на посадку с прямой.

Экипаж ВС, входящий в круг движения, по указанию органа ОВД передает донесения о своем местоположении. Для координации движения по кругу диспетчер может дать указания о задержке или ускорении.

- При заходе на посадку с $MK-037^\circ$ вход в круг осуществляется:
 - с точек входа BRAVO, CHARLIE, DELTA, HOTEL правым разворотом;
 - с точек входа ALPHA, LIMA, MIKE левым разворотом;
- При заходе на посадку с $MK-090^\circ$ вход в круг осуществляется:
 - с точек входа CHARLIE, DELTA, HOTEL, LIMA правым разворотом;
 - с точек входа ALPHA, BRAVO, MIKE левым разворотом;
- При заходе на посадку с $MK-270^\circ$ вход в круг осуществляется:
 - с точек входа ALPHA, DELTA, HOTEL, LIMA, MIKE левым разворотом;
 - с точек входа BRAVO, CHARLIE правом разворотом;
- При заходе на посадку с $MK-307^\circ$ вход в круг осуществляется:
 - с точек входа ALPHA, HOTEL, LIMA, MIKE левым разворотом;
 - с точек входа BRAVO, CHARLIE, DELTA правым разворотом;
- При заходе на посадку с $MK-217^\circ$ вход в круг осуществляется:
 - с точек входа ALPHA, LIMA, MIKE, CHARLIE, DELTA, HOTEL левым разворотом;
 - с точки входа BRAVO правым разворотом за окраиной города;

Подход к аэродрому с КО осуществляется за окраиной города.

Пересечение створа ВПП производится с разрешения органа ОВД в пределах воздушного пространства, ограниченного удалениями от 4 километров юго-восточнее торца ВПП30, до 1 километра северо-западнее торца ВПП12 на безопасной высоте по давлению QNH аэродрома.

Вход в круг, пересечение створа ВПП, южная, северная глиссад производится только с разрешения органа ОВД.

В случае наличия препятствий на полосе, птиц в секторе захода на посадку или других угроз, мешающих выполнению безопасной посадки, экипаж ВС докладывает об этом диспетчеру ДПВ и согласовывает повторный заход на посадку или место ожидания ВС, до устранения причин, препятствующих производству безопасной посадки.

После выхода ВС на предпосадочную прямую, экипаж ВС докладывает об отсутствии препятствий на полосе, птиц в секторе захода на посадку для выполнения безопасной посадки, докладывает о готовности к выполнению посадки, получает указание от диспетчера ДПВ о докладе «Времени посадки с земли», после чего завершает радиосвязь с ЭВС.

Дальнейшие действия по освобождению полосы, ЭВС согласовывает с представителями ИАС.

Аэродромное обеспечение.

Аэродромное обеспечение производится в соответствие с нормативными документами РК.

Начальник летно-испытательного подразделения АО «Авиаремонтный завод № 406 ГА» и мастер аэродромной службы являются главными должностными лицами, ответственными за готовность лётного поля к полётам.

Мастер аэродромной службы проверяет плотность грунта и постоянно следит за техническим состоянием мест стоянок ВС, рулежных дорожек, грунтовых ВПП и вертолетных площадок, устраниет обнаруженные недостатки и готовит аэродром к полётам.

Осмотр производится днём, перед началом полётов с записью в «Журнал состояния лётного поля» о состоянии МС, РД, ГВПП и вертолетных площадок.

Зимой, при выпадении осадков, аэродромная служба принимает меры для очистки мест стоянок, рулежных дорожек, грунтовых ВПП и вертолетных площадок. Рыхлый или свежевыпавший снег очищается, а затем уплотняется укатыванием.

Летом, при запуске двигателя (двигателей) пыльные места стоянок поливаются водой. На аэродроме выкашивается трава, и проводятся противопожарные мероприятия.

AD 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

НЕТ

AD 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ

Карта аэродрома
Карта района

AD 2.24.1
AD 2.24.12

KAZAKHSTAN

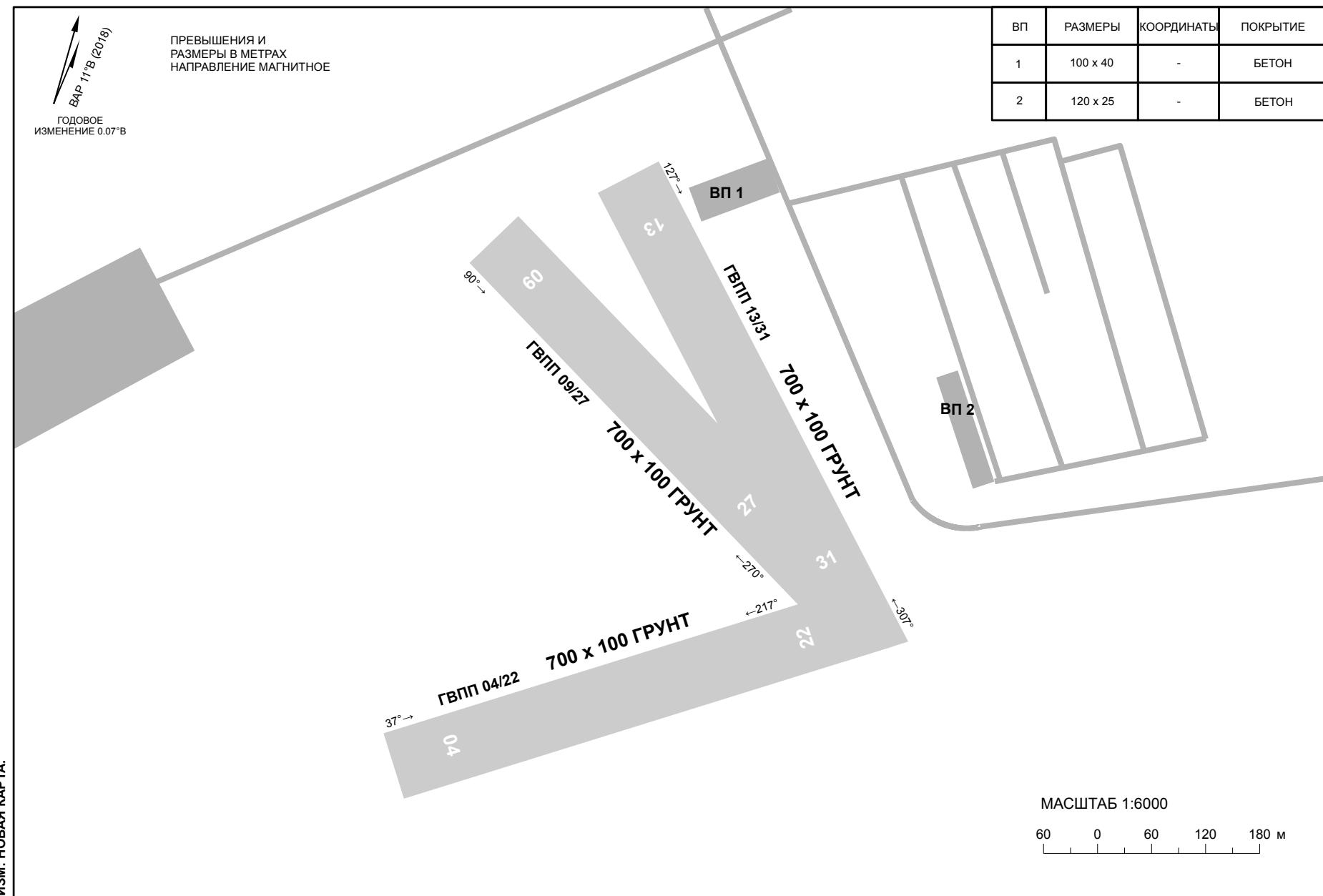
КАРТА
АЭРОДРОМА

AD 2.24.1

ПРЕВЫШЕНИЕ АЭРОДРОМА
225 М

АКТЮБИНСК ВЫШКА 120.9

АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД
АКТОБЕ



КАРТА РАЙОНА

ПРЕВЫШЕНИЕ АЭРОДРОМА
225 мАВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД (АРЗ)
АКТОБЕ