

**AD 2 АЭРОДРОМЫ****UATE AD 2**

Примечание: Следующие разделы в этой главе намеренно оставлены пустыми: AD-2.10, AD-2.16, AD-2.20, AD-2.21

**UATE AD 2.1 Индекс местоположения и название аэродрома**

UATE - AKTAY

**UATE AD 2.2 Географические и административные данные по аэродрому**

1	Контрольная точка и координаты местоположения на АД	435136N 0510527E В центре ВПП
2	Направление и расстояние от города	348°, 12.4 NM from Aktau
3	Превышение/расчетная температура	75 FT/32.5° C
4	Волна геоида в месте превышения аэродрома	-39 FT
5	Магнитное склонение/годовые изменения	8° E ( 2021 ) / 0.06°
6	Эксплуатант аэродрома, адрес, номера телефона, телефакса, адрес электронной почты, а также адрес AFS и адрес веб-сайта, при наличии такового	Post: Администрация аэропорта Республика Казахстан 130000, Мангистауская область АО "Международный аэропорт Актау" Phone: +7 (7292) 609746 Fax: +7 (7292) 609745 AFS: UATEAPBF SITA: SCOBFXH Email: office@aktau-airport.kz Email: info@aktau-airport.kz URL: www.aktau-airport.kz
7	Вид разрешенных полетов	ППП/ПВП
8	Примечания	Сменный начальник аэропорта Phone: +7 (7292) 609777 Phone: +7 (777) 5557710

**UATE AD 2.3 Часы работы**

1	Эксплуатант аэродрома	H24 Phone: +7 (7292) 609746
2	Таможня и иммиграционная служба	H24 Phone: +7 (7292) 609641 Phone: +7 (7292) 609642
3	Медицинская и санитарная служба	H24 Phone: +7 (7292) 609603
4	Бюро САИ по инструктажу	H24
5	Бюро информации ОБД (ARO)	H24 Phone: +7 (7292) 420032 Phone: +7 (7292) 463141
6	Метеорологическое бюро по инструктажу	H24 Phone: +7 (7292) 463178

7	ОВД	H24
8	Заправка топливом	H24 Phone: +7 (7292) 609609 Phone: +7 (7292) 609667
9	Обслуживание	H24 Phone: +7 (7292) 609775
10	Безопасность	H24 Phone: +7 (7292) 609610
11	Противообледенение	H24 Phone: +7 (7292) 609621 Phone: +7 (7292) 609647
12	Примечания	Nil

#### UATE AD 2.4 Службы и средства по обслуживанию

1	Погрузочно-разгрузочные средства	Современные средства обработки грузов весом до 35 т
2	Типы топлива/масел	TS-1 OIL: Nil
3	Средства заправки топливом/пропускная способность	4 Топливозаправщика (22м³)/ 400л/мин
4	Средства по удалению льда	Комбинированная поливо-моечная машина (КПМ)
5	Места в ангаре для прибывающих ВС	Не имеются для ВС не местного базирования
6	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС	Nil
7	Примечания	Nil

#### UATE AD 2.5 Средства для обслуживания пассажиров

1	Гостиницы	В г. Актау
2	Рестораны	В аэропорту и в г. Актау
3	Транспортное обслуживание	Такси
4	Медицинское обслуживание	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Актау
5	Банк и почтовое отделение	Bank ATM, currency exchange
6	Туристическое бюро	В аэропорту, +7 (771) 7620283, +7 (7292) 609752
7	Примечания	Nil

#### UATE AD 2.6 Аварийно-спасательные и противопожарные службы

1	Категория аэродрома по противопожарному оснащению	CAT A7
2	Аварийно-спасательное оборудование	4 пожарных автомобиля Σ=34800л. (вода) + 2550л. (пенообразователь) Техническая и медицинская аптечка

3	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться	Необходимое для эвакуации оборудование на договорной основе: трал и кран грузоподъемностью 100 тонн, возможность удаление ВС массой до 50 тонн. Доставка оборудования занимает не менее 3-х часов. Phone: +7 (7292) 609621 Phone: +7 771 3335656 Email: uate@aktau-airport.kz
4	Примечания	Возможность увеличение уровня требуемой пожарной защиты до 8 категории по предварительному запросу.

**UATE AD 2.7 Сезонное использование оборудования: удаление осадков**

1	Виды оборудования для удаления осадков	Плунжерно-щеточные 3 ед., шнекоротор 1 ед.
2	Очередность удаления осадков	1. ВПП 2. РД 3. МС
3	Примечания	Nil

**UATE AD 2.8 Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок**

1	Покрытие и прочность перронов	ПЕРРОН		ПОВЕРХНОСТЬ	НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ
		APRON		CONC+ASPH	PCN 52/F/C/W/T
		СТОЯНКИ		ПОВЕРХНОСТЬ	НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ
		107-114		CONC+ASPH	PCN 52/F/C/W/T
		199-208		CONC+ASPH	PCN 52/F/C/W/T
		Вертолётные МС		ПОВЕРХНОСТЬ	НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ
		20-24		CONC+ASPH	PCN 52/F/C/W/T
2	Ширина, покрытие и прочность РД	РД	ШИРИНА (М)	ПОВЕРХНОСТЬ	НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ
		B	24 М	CONC+ASPH	PCN 53/F/C/X/T
		C	24 М	CONC+ASPH	PCN 52/F/C/W/T
3	Местоположение и превышение мест проверки высотомера	APRON/21m (69ft)			
4	Местоположение пунктов проверки VOR	Nil			
5	Местоположение пунктов проверки INS	Nil			
6	Примечания	РД-А - принадлежность МО ВС РК			

**UATE AD 2.9 Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки**

1	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке	Указательные знаки в местах входа на ВПП, указательные знаки обозначения РД
---	---	---

2	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД	Маркировка порога, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, номер ВПП, зон перед порогами ВПП, места ожидания при рулении, осевая линия РД, боковые огни ВПП, РД - «В» и РД «С»
3	Огни “линии стоп”	РД С, RED
4	Прочие меры защиты ВПП	Nil
5	Примечания	РД-А - принадлежность МО ВС РК

**UATE AD 2.10 Аэродромные препятствия**  
NIL

**UATE AD 2.11 Предоставляемая метеорологическая информация**

1	Соответствующий метеорологический орган	Метеорологическая служба на аэродроме Актау Phone: +7 (7292) 463178
2	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы	H24
3	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия	Метеорологическая служба на аэродроме Актау, на 24ч (0024, 0606, 1212, 1818)
4	Прогнозы типа “тренд” для данного аэродрома и частоту составления	ТРЕНД 30 мин
5	Предоставляемые консультации/инструктаж	Индивидуальная консультация (русский)
6	Предоставляемая полетная документация и используемые языки	TAF, METAR, SPECI, SIGMET, GAMET, AIRMET Английский язык
7	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации	Приземный анализ, AT850, AT700, AT500, AT400, AT300, AT250, AT200, прогностические карты ветра и температуры на уровнях полета (FL), максимальный ветер, тропопауза, прогностические карты P850, P700, P500, P400, P300, P250, P200, SWH, SWM ВЦЗП, SWL Казахстана
8	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации	Доплеровский метеорологический радиолокатор (METEOR- 635C)
9	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией	Брифинг, ВЫШКА
10	Дополнительная информация	Nil

## UATE AD 2.12 Физические характеристики ВПП

Обозначения 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	Уклон ВПП и концевой полосы торможения
1	2	3	4	5	6	7
11	122.63°	3048 X 45	52/F/C/W/T CONC+ASPH	435203.01N 0510429.51E - -38.7 FT	THR 70.5 FT	See AOC type A
29	302.65°	3048 X 45	52/F/C/W/T CONC+ASPH	435109.72N 0510624.49E - -38.7 FT	THR 53.1 FT	

Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности (м)	Местоположение и описание системы аварийного торможения	Свободная от препятствий зона	Примечания
8	9	10	11	12	13	14
Nil	250 X 150	3288 X 300	90X 160	Nil	AVBL	Длина площадки разворота 130 м, общая ширина площадки разворота на ВПП и ВПП 90м. Смотреть раздел AIP 2.24.1
Nil	250 X 150	3288 X 300	90 X 160	Nil	AVBL	Длина площадки разворота 130 м, общая ширина площадки разворота на ВПП и ВПП 90м. Смотреть раздел AIP 2.24.1

## UATE AD 2.13 Объявленные дистанции

Обозначение ВПП	Располагаемая длина разбега (м)	Располагаемая взлетная дистанция (м)	Располагаемая дистанция прерванного взлета(м)	Располагаемая посадочная дистанция (м)	Примечания
1	2	3	4	5	6
11	3048	3298	3048	3048	Nil
29	3048	3298	3048	3048	Nil
РД В - 11	1524	1774	1524	-	только для вертолетов и самолетов 3 и 4 класса
РД С - 11	1160	1410	1160	-	только для вертолетов и самолетов 3 и 4 класса
РД С - 29	1888	2138	1888	-	только для вертолетов и самолетов 3 и 4 класса
РД В - 29	1524	1774	1524	-	только для вертолетов и самолетов 3 и 4 класса

## UATE AD 2.14 Огни приближения и огни ВПП

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI Тип системы визуальной индикации и глиссады	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	CAT I (PALS) 900 M LIH	GRN Nil	PAPI LEFT/3°	Nil	Nil	3048m, spacing 60m, 0-2452 white, last 600m yellow	RED Nil	Nil	Nil
29	CAT I (PALS) 900 M LIH	GRN Nil	PAPI LEFT/3°	Nil	Nil	3048m, spacing 60m, 0-2452 white, last 600m yellow	RED Nil	Nil	Nil

## UATE AD 2.15 Прочие огни, резервный источник электропитания

1	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики	Nil
---	--	-----

2	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение	LDI: 420m from THR RWY 11 LGT 340m from THR RWY 29 LGT Anemometer: from THR 11 - 450,5m; THR 29 - 450,5m
3	Рулежные огни и огни осевой линии РД	TWY B EDGE: BLU TWY C EDGE: BLU
4	Резервный источник электропитания/время переключения	AVBL, 1 SEC
5	Примечания	Nil

**UATE AD 2.16 Зона посадки вертолетов**

NIL

**UATE AD 2.17 Воздушное пространство ОВД**

1	Обозначение и боковые границы	AKTAU CTR A circle radius 25 NM centered on 435220N 0510352E
2	Вертикальные границы	4000 FT ALT / GND
3	Классификация воздушного пространства	C
4	Позывной и язык органа ОВД	AKTAU VYSHKA RU AKTAU TOWER EN
5	Абсолютная высота перехода	10000 FT
6	Период использования	H24
7	Примечания	Nil

**UATE AD 2.18 Средства связи ОВД**

Обозначение службы	Позывной	Канал(ы)	Номер(а) SATVOICE	Адрес подключения	Часы работы	Примечания
1	2	3	4	5	6	7
TWR	AKTAU TOWER (EN) AKTAU VYSHKA (RU)	120,7 MHZ	Nil	Nil	H24	АРП имеется
ПДСП	AKTAU TRANZIT (EN) AKTAU TRANZIT (RU)	131.9 MHZ	Nil	Nil	По регламенту работы аэропорта	Nil
ATIS	AKTAU ATIS (EN) AKTAU ATIS (RU)	130,1 MHZ 126,2 MHZ	Nil	Nil	H24	EN, RU

UATE AD 2.19 Радионавигационные средства и средства посадки

Тип средства, магнитное склонение, классификация ILS, вид обеспечиваемых полетов (для VOR/ILS/MLS, дать склонение)	Обозначение	Частота, Номер канала	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS	Примечания
1	2	3	4	5	6	7	8
ILS LOC 29 I/D/2	ITA	111.1 MHZ	H24	435218.6N 0510355.5E		Nil	Nil
GP 29 I/C/2		331.7 MHZ		435118.8N 0510616.6E			
DME 29	ITA	CH 48X		435118.8N 0510616.6E	100 FT		
ILS LOC 11	IAU	109.5 MHZ	H24	435053.5N 0510659.5E		Nil	Nil
GP 11		332.6 MHZ		435201.6N 0510444.7E			
DME 11	IAU	CH 32X		435201.6N 0510444.7E	100 FT		
NDB	T	326 KHZ	H24	435052.6N 0510701.8E	Nil	Nil	Nil
DVOR/DME 8°E/2021	AKT	113.3 MHZ CH 80X	H24	435220.3N 0510351.9E	100 FT	Nil	Nil

UATE AD 2.20 Местные правила использования аэродрома

1. Правила эксплуатации аэродрома

Движение воздушного судна (самолета) по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой тягачами

Руление и буксировка производятся по установленной маркировке. Занятие взлетно посадочной полосы для руления (буксировки) и для взлета воздушного судна (самолетов) производится с разрешения диспетчера «Актау Вышка».

На месте стоянок перрона разрешено выполнять запуск и опробование двигателей на режимах «малый газ» по запросу у диспетчера «Актау Вышка» с учетом мер безопасности.

При неисправной APU запуск одного двигателя перед началом буксировки к месту запуска двигателей производится с разрешения диспетчера «Актау Вышка».

Опробование (гонка) авиадвигателей воздушного судна (самолетов) на режимах превышающих «малый газ» производится на MC 208.

Запуск двигателей запрещено выполнять в процессе буксировки воздушного судна (самолета).

Буксировка воздушного судна (самолета)с запущенным двигателем (запуск во время буксировки) на заснеженном, покрытом льдом (скользком) перроне запрещается.

Замену колес воздушного судна с применением домкрата, производить только на жестких покрытиях (бетон, бетонные паги)

О необходимости противообледенительной обработки экипаж уведомляет диспетчера «Актау Вышка».

Координацию обработки осуществляет «Актау Транзит» на частоте 131.900 MHz.



Обработка воздушного судна (самолета) противообледенительной жидкостью производится:

- на осевой линии перрона.

Номер места стоянки, порядок установки воздушного судна на место стоянки, назначает диспетчер ПДСП аэропорта Актау, исходя из фактической обстановки на перроне, наличии кратковременных ограничений и запретов по парковке и движению воздушного судна на площади маневрирования аэродрома.

Место запуска воздушного судна на перроне назначает диспетчер «Актау Вышка»

В случае производственной необходимости предоставляется услуга слива топлива с ВС на МС согласно процедуре.

Доступ к Руководству по аэродрому Актау сторонних организаций предоставляется по запросу на электронную почту office@aktau-airport.kz

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

Перед началом запуска двигателей, экипаж должен прослушать информацию ATIS, перед запуском (буксировкой) установить связь с диспетчером «Актау Вышка» на частоте 120.700 MHz, сообщить индекс текущей информации ATIS, номер места стоянки и получить диспетчерское разрешение на вылет.

В зависимости от наземной и воздушной обстановки, рабочего направления взлетно посадочной полосы диспетчер ДПВ вводит «процедуру ожидания разрешения на запуск» с назначением времени и очередности запуска воздушного судна или информирует экипаж о предполагаемой задержке и дает разрешение на запуск двигателей на усмотрение экипажа.

Сопровождение (лидирование) воздушного судна производится вне зависимости от времени суток автомобилем сопровождения при вводе в действие процедур в условиях ограниченной видимости, в случае отсутствия видимости маркировки предназначенной для движения воздушного судна или по запросу экипажа воздушного судна.

Порядок заруливания и выруливания на (с) место стоянки:

- Заруливание воздушного судна на место стоянки производится на тяге собственных двигателей.
- Выруливание воздушного судна производится буксировкой.
- Если воздушное судно стоит не по разметке стоянки, выруливание производится на тяге собственных двигателей под руководством встречающего или машины сопровождения.

## **3. Ограничения при рулении**

После посадки на ВПП 11/29 развороты ВС осуществляются на площадках для разворота в конце ВПП11/29 за исключением ВС 3,4 класса и вертолётов.

Воздушным судам, находящимся на РД-В(bravo), РД-С(charli) пересечение маркированного места ожидания у ВПП 11/29 без разрешения диспетчера «Актау Вышка» - запрещается.

## **4. Взлет и посадка**

При занятии исполнительного старта на ВПП 11/29 экипаж ВС сообщает о готовности к взлёту диспетчеру «Aktau Tower».

После получения от экипажа воздушного судна доклада о готовности к взлёту диспетчер «Aktau Tower» в зависимости от воздушной обстановки может разрешить занять исполнительный старт с немедленным взлётом. Экипаж воздушного судна обязан сообщить диспетчеру «Aktau Tower», если немедленный взлёт невозможен.

В случае занятости ВПП или отсутствия требуемых интервалов эшелонирования диспетчер «Aktau Tower» разрешает только занятие исполнительного старта.

При этом экипажи воздушных судов соблюдают все процедуры руления в соответствии с РЛЭ и другими нормативными документами, включая следующие ограничения по скорости руления:

- в нормальных условиях видимости и состоянии ВПП — не более 30 узлов (55 км/ч) на протяжённых участках руления и не более 20 узлов (37 км/ч) на коротких участках;
- в условиях ограниченной видимости и/или метеоусловий, способствующих ухудшению состояния ВПП — не более 10 узлов (18 км/ч).

Предполетные проверки экипажем в кабине должны быть завершены до занятия исполнительного старта. Контрольные операции, выполняемые на ВПП, должны быть сведены к минимуму.

Взлёт выполняется немедленно после получения разрешения на взлёт. В случае невозможности соблюдения этого требования экипаж воздушного судна обязан сообщить об этом диспетчеру «Aktau Tower» до выруливания на ВПП с указанием необходимого времени задержки.

В зависимости от воздушной или наземной обстановки допускается взлёт с пересечения РД В (Браво) и РД С (Чарли) ВПП 11/29 по запросу экипажа воздушного судна классов 3 или 4 либо по инициативе диспетчера органа ОВД «Aktau Tower». Взлёт производится с точки ВПП, где доступные характеристики ВПП от начала разбега соответствуют требованиям для фактической взлётной массы воздушного судна и условий взлёта. Окончательное решение о взлёте с пересечения рулёжной дорожки и ВПП принимает командир воздушного судна.

Прогрев и проверка двигателей перед взлётом выполняются на ВПП или РД с разрешения диспетчера «Aktau Tower» по запросу экипажа.

Взлёт и посадка при попутном ветре допускаются с целью ускорения пропускной способности ВПП по запросу экипажа или по инициативе диспетчерского органа. Ответственность за принятие решения о таком взлёте или посадке несёт командир воздушного судна.

В целях сокращения времени занятия ВПП диспетчер «Aktau Tower» может выдать указание на ускоренное освобождение ВПП 11/29. В случае невозможности выполнения указанной операции экипаж незамедлительно сообщает об этом диспетчеру.

Окончательное решение о выполнении взлёта или посадки при метеоусловиях, не соответствующих эксплуатационному минимуму аэродрома, принимает командир воздушного судна. В данном случае разрешение диспетчера ОВД на взлёт или посадку не является основанием для обязательного выполнения указанных операций, а ответственность за принятое решение и его последствия несёт командир воздушного судна.

Назначение ВПП для взлёта или посадки осуществляется органом ОВД с учётом направления ветра, за исключением случаев, когда соображения безопасности, конфигурация ВПП, метеоусловия, применимые процедуры захода на посадку или обстановка в воздушном движении делают предпочтительным использование другого направления.

## **5. Учебные и тренировочные полеты, контрольно-испытательные и контрольные полеты (облеты)**

Учебные и тренировочные полеты, контрольно-испытательные и контрольные полеты (облеты) ВС выполняются в соответствии с требованиями установленными Правилами производства полетов в гражданской авиации.

Полет по ППП выполняется по установленным схемам для инструментального взлета и захода на посадку. После взлета экипаж выдерживает заданные диспетчером условия вписывания в схему захода на посадку. Полет по ПВП выполняется по согласованному с органом ОВД маршруту.

Количество ВС, выполняющих учебные, тренировочные, контрольно-испытательные и контрольные полёты (облёты) в пределах ТМА 1, ТМА 2 и СТР аэродрома Актау определяет руководитель полётов аэродрома, исходя из наличия запретных зон и зон ограничения полётов, воздушной и метеорологической обстановки.

В зависимости от интенсивности полетов и введенных ограничений, руководителю полетов предоставляется право ограничивать количество тренировочных ВС, приостанавливать или запрещать тренировочные полеты.

Контрольно-испытательные полеты ВС производятся днем для всех типов ВС.

## **6. Процедуры в условиях ограниченной видимости**

LVP вводятся при RVR менее 550 м.

Начало действий LVP сообщается по каналу ATIS или органом ОВД сообщением «Действуют процедуры ограниченной видимости».

ВПП11/29 оборудованы для взлета в условиях LVP.

ВПП11/29 оборудованы для точного захода и посадки по категории I.

Пересечение включенных огней линии «STOP» запрещается.

Экипаж ВС информируется органом ОВД об изменении эксплуатационного состояния радиотехнического, светотехнического, метеорологического оборудования.

## 7. Полеты вертолетов

Руление на вертолетах осуществляется с учетом ограничений по ветру, согласно РЛЭ, при постоянной видимости впереди расположенных ориентиров.

Перемещение по воздуху вертолета с ползковым типом шасси от места стоянки к месту взлета и обратно, выполняется по назначенному диспетчером «Актау Вышка» маршруту в ПМУ под ответственность командира вертолета.

Запуск двигателей вертолета на MC 20-24 для прогрева и опробования производится только на малом газе.

Контрольное висение разрешается только над ВПП11/29, РД-B(bravo), РД-C(charli).

Взлет/посадка разрешается по вертолетному в дневное время, с (на) РД-B(bravo), РД-C(charli), с соблюдением установленных интервалов между взлетами и посадками ВС, при соответствии установленного минимума погоды для полетов по ПВП (специальным ПВП).

Ответственность за производство взлета (посадки) в данном случае возлагается на командира вертолета.

Взлет вертолетов с аэродрома производится после:

- доклада экипажа о готовности к взлету (по самолетному, по вертолетному), и получения разрешения на взлет от диспетчера ДП "Вышка".

Для взлета по вертолетному, приземление вертолета после контрольного висения не обязательно. Высоту контрольного висения определяет командир вертолета, но, выполняющий контрольное висение вертолет не должен создавать помех для взлета и посадки других ВС.

При наличии на части ВПП метеоявлений или дыма, ухудшающих видимость до значений ниже установленного минимума погоды для полетов по ПВП (специальным ПВП), разрешается производить посадку на ту часть ВПП, где метеоусловия соответствуют минимуму (начало/середина/конец). Ответственность за производство такой посадки возлагается на командира вертолета.

Взлет с разбегом и посадка с пробегом, взлет и посадка вертолета ночью и при выполнении полета по ППП выполняются с/на ВПП.

## 8. Удаление воздушных судов потерявших, способность двигаться

Отражено в «Аварийном плане» международного аэропорта Актау.

Доступ к «Аварийному плану» аэродрома Актау сторонних организаций предоставляется по запросу на электронную почту office@aktau-airport.kz

## UATE AD 2.21 Эксплуатационные приемы снижения шума

NIL

## UATE AD 2.22 Правила полетов

### 1. Общие положения

ВПП 11/29 допущена к эксплуатации по I категории.

## **2. Процедуры в условиях ограниченной видимости**

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) входят в действие при дальности видимости на ВПП менее 550 метров и отменяются при значениях дальности видимости на ВПП 550 метров и более. Для экипажей ВС начало действий процедур LVP сообщается диспетчером фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости».

Диспетчер производит контроль за наличием препятствий на ВПП и в зонах РМС по докладам экипажей ВС или докладам специалиста аэродромной службы.

Диспетчер информирует экипаж ВС о следующем:

- о всех изменениях эксплуатационного состояния радио и светотехнического оборудования,
- изменениях приземного ветра;
- изменениях значений RVR;
- изменениях высоты НГО (вертикальной видимости).

## **3. Для прибывающих ВС**

Доклад об освобождении ВПП производится на РД только после освобождения критической зоны.

Парковка ВС на стоянки осуществляется по указанию встречающего.

## **4. Для вылетающих ВС**

На предварительном старте ВС должны остановиться перед световым знаком обозначения ВПП.

## **5. Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерской зоны аэродрома (CTR)**

Обслуживание воздушного движения в диспетчерской зоне аэродрома осуществляет диспетчер ДП «Вышка». Абсолютные высоты полетов рассчитываются экипажем ВС согласно Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. Задачи диспетчерского обслуживания воздушного движения не включают предотвращение столкновений с землей. Экипаж ВС обеспечивает, чтобы разрешение, выданное органом ОВД в этом отношении было безопасным. Полеты по ПВП на высотах ниже 3000 футов в диспетчерской зоне выполняются на высотах, указанных в плане полета или запрошенных экипажем ВС.

В границах диспетчерской зоны исключать полеты над населенными пунктами.

Для полетов по ПВП на аэродроме установлен круг полетов (левый/правый) на абсолютной высоте 500 футов. Используемый круг полетов определяет и сообщает экипажу ВС диспетчер ДП «Вышка». Вход в круг полетов, пересечение створа ИВПП производится только с разрешения диспетчера ДП «Вышка».

При выполнении авиационных работ в диспетчерской зоне на истинных высотах, экипаж ВС предварительно согласовывает у органа ОВД район полетов и диапазон высот.

При входе в диспетчерскую зону (CTR) из неконтролируемого воздушного пространства экипажу ВС необходимо за 5 минут до расчетного времени входа в контролируемое воздушное пространство получить диспетчерское разрешение.

Вход/выход ВС категории А и вертолетов, выполняющих полет по ПВП, в/из диспетчерской зоны (CTR) осуществляется по кратчайшему расстоянию через соответствующую точку.

Если воздушная обстановка требует выполнить процедуру ожидания, диспетчер ДП «Вышка» дает

команду экипажу ВС следовать на одну из точек ожидания.

№ п.п.	Наименование точки (привязка к визуальным ориентирам)	Географические координаты	Радиал (маг.) и удаление от РНС (КТА)	Примечание
1	SAURA (Береговая линия в северо-западном направлении от АКТ)	N441433 E0504757	326° 25.0 nm АКТ DVOR/DME	вход/выход
2	TATIK (Автомобильная дорога в северо-восточном направлении от АКТ)	N441348 E0512126	023° 25.0 nm АКТ DVOR/DME	вход/выход
3	KARAG (Железная дорога в восточном направлении от АКТ)	N435635 E0513758	073° 25.0 nm АКТ DVOR/DME	вход/выход
4	OZERO (Высохшее русло в восточном направлении от АКТ)	N434713 E0513741	094° 25.0 nm АКТ DVOR/DME	вход/выход
5	OZENI (Автомобильная дорога в юго-восточном направлении от АКТ)	N433633 E0513038	122° 25.0 nm АКТ DVOR/DME	вход/выход
6	OIMAS (Автомобильная дорога в юго-юго-восточном направлении от АКТ)	N433227 E0512447	135° 25.0 nm АКТ DVOR/DME	вход/выход
7	ZALIV (Отстойники в юго-восточном направлении от АКТ)	N434252 E0511858	124° 14.5 nm АКТ DVOR/DME	ожидание
8	KARER (Карьер в восточном направлении от АКТ)	N435039 E0512304	090° 14.0 nm АКТ DVOR/DME	ожидание
9	DUNGA (Нефтяные промыслы в северном направлении от АКТ)	N440014 E0510412	355° 7.9 nm АКТ DVOR/DME	ожидание

## 6. Производство полетов в режиме непрерывного снижения

CDO выполняются в периоды низкой интенсивности движения по усмотрению диспетчера.

CDO выполняются только воздушными судами, использующими стандартные процедуры прибытия RNAV 1, основанные на GNSS.

1. Несмотря на то, что схемы разработаны как «замкнутые траектории», они позволяют планировать расстояние и дают возможность реализовывать оптимизированные снижения в автоматическом режиме с помощью FMS/FMC в случаях, когда:

- воздушному судно разрешается следовать в точку или через точки для обеспечения оптимальной горизонтальной траектории полета до точки FAP включительно, и, таким образом, действительное расстояние до ВПП точно известно до начала CDO; или
- экипажу воздушного судна, которое будет обеспечиваться векторением на предпосадочную прямую, передается оставшееся расстояние до порога ВПП.

1. CDO разрешается при следующих условиях:

- ILS ВПП, намеченной для посадки, в рабочем состоянии;
- отсутствуют неблагоприятные погодные условия, которые могут влиять на выполнения CDO;
- отсутствуют ухудшения характеристик систем, которые могут влиять на работу GNSS или ILS.

При получении разрешения "СНИЖАЙТЕСЬ ПО МЕРЕ ГОТОВНОСТИ ДО (ЭШЕЛОНА)" или "СНИЖАЙТЕСЬ НА СВОЕ УСМОТРЕНИЕ ДО (ЭШЕЛОНА)" экипажу ВС разрешается планировать/оптимизировать вертикальный профиль для выполнения CDO до точки FAP.

В зависимости от обстановки CDO может начинаться в точке начала снижения (TOD) или ниже.

В соответствии с диспетчерскими разрешениями, CDO может начинаться с точки начала снижения (TOD) в случае, когда воздушному судну в целях спрямления/ускорения разрешается следовать в точку или через точки, в результате чего горизонтальная траектория полета и является предопределенной до, и включая точки FAF/FAP. Таким образом, точное расстояние до ВПП известно и траектория снижения может быть быстро рассчитана бортовой системой (FMS) перед началом CDO.

При получения разрешения "СНИЖАЙТЕСЬ ПО МЕРЕ ГОТОВНОСТИ ДО (ЭШЕЛОНА)" или "СНИЖАЙТЕСЬ НА СВОЕ УСМОТРЕНИЕ ДО (ЭШЕЛОНА)" экипажу ВС следует выдерживать крейсерский/последний назначенный эшелон полета до тех пор, пока экипажем или FMS не будет определена оптимальная точка снижения/точка начала снижения (TOD), и начать снижение без дополнительных запросов разрешений, если не получено других указаний от диспетчера.

В случае необходимости, диспетчер может дать дополнительные указания: "ПО ГОТОВНОСТИ, СНИЖАЙТЕСЬ ДО (ЭШЕЛОНА), ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО СНИЖЕНИЯ (ДОЛОЖИТЕ ТОЧКУ НАЧАЛА СНИЖЕНИЯ)"

Из-за структуры воздушного пространства, Диспетчер дает ЭВС указания снижаться до высоты (эшелона) выше FAP. При этом, диспетчер выдает указание о дальнейшем снижении до того, как ВС выполняющее CDO достигнет высоты (эшелона) на 900 м (3000 футов) выше последней заданной высоты (эшелона) полёта.

Предпочтительно, если CDO начинается с точки начала снижения (TOD). В случае, когда воздушная обстановка не позволяет это осуществить, CDO может начинаться с любого нижнего эшелона полета.

Когда часть процедуры состоит из наведения, ЭВС до начала CDO неизвестно точное расстояние до порога ВПП. В таких случаях диспетчер будет передавать ЭВС расчетное расстояние до порога ВПП (точки приземления) в виде информации об оставшемся пути. ЭВС будет использовать эту информацию, чтобы определить оптимальную скорость снижения для выполнения CDO.

ЭВС не прешивает приборную скорость 220 узлов ближе 15 морских миль от торца ВПП захода на посадку.

## 7. Производство полетов в режиме непрерывного набора высоты

Производство полетов в режиме постоянного набора высоты выполняется по стандартным маршрутам вылета SID RNAV1 с использованием GNSS. Возможность выполнения полетов в режиме постоянного набора определяется диспетчером службы ОВД, исходя из складывающейся воздушной обстановки с учетом интенсивности полетов.

## UATE AD 2.23 Дополнительная информация

### 1. Утвержденные исключения, освобождения и ограничения сертификата годности аэродрома.

Пункт нормативного документа	Требование нормативного документа	Описание отступления, освобождения и ограничения	Принятые меры и срок действия
Nil	Nil	Nil	Nil

### 2. Скопление птиц в окрестностях аэропорта.

Интенсивные полеты стай голубей, воробьев и чаек происходят периодически в течение 1-2 часов перед и после восхода солнца, когда птицы перелетают из места отдыха (море западнее ВПП) через ВПП и зону захода на посадку ВПП 11 и ВПП 29 в зоны кормления. Высота полета птиц изменяется в пределах от 0 до 400м. над уровнем земли.

Основные направления миграции с юга на север и в обратном направлении. В зимнее время в районе аэродрома и на аэродроме скапливается небольшое количество вороньих стай, представляющих опасность для полётов с восхода и до захода солнца.

По мере необходимости, аэродромный диспетчерский пункт информирует пилотов о таких перелетах птиц.

При получении такой информации, пилотам рекомендуется, если это позволяет расчётные характеристики бортового оборудования, включать посадочные фары при полёте в районе аэродрома, при взлёте, заходе на посадку, а также наборе высоты и снижении.

Меры по рассеиванию скопления птиц включают: периодическое отпугивание птиц (шумовой пистолет, биоакустические установки), эффективные меры против появления мусорных свалок, удаление травяного покрова, а также прекращение сельскохозяйственной деятельности в пределах аэропорта.

**UATE AD 2.24 Относящиеся к аэродрому карты**

Название	Страница
Карта аэродрома - ИКАО	UATE AD 2.24.1-1
Карта аэродромного наземного движения и размещения на стоянку ВС - ИКАО	UATE AD 2.24.3-1
Карта аэродромных препятствий – тип А - ИКАО	UATE AD 2.24.4-1
Карта стандартного вылета по приборам (SID) ВПП 11 - ИКАО	UATE AD 2.24.7-1-1
Карта стандартного вылета по приборам (SID) ВПП 11 - ИКАО	UATE AD 2.24.7-2-1
Карта стандартного вылета по приборам (SID) ВПП 29 - ИКАО	UATE AD 2.24.7-3-1
Карта стандартного вылета по приборам (SID) RNAV ВПП 11 - ИКАО	UATE AD 2.24.7-4-1
Карта стандартного вылета по приборам (SID) RNAV ВПП 29 - ИКАО	UATE AD 2.24.7-5-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) ВПП 11 - ИКАО	UATE AD 2.24.9-1-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) ВПП 29 - ИКАО	UATE AD 2.24.9-2-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) ВПП 11 - ИКАО	UATE AD 2.24.9-3-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) ВПП 29 - ИКАО	UATE AD 2.24.9-4-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) RNAV ВПП 11 - ИКАО	UATE AD 2.24.9-5-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) RNAV ВПП 29 - ИКАО	UATE AD 2.24.9-6-1
Обзорная карта минимальных абсолютных высот УВД - ИКАО	UATE AD 2.24.10-1
Карта захода на посадку по приборам - ILS/DME ВПП 11 - ИКАО	UATE AD 2.24.11-1-1
Карта захода на посадку по приборам - ILS/DME ВПП 29 - ИКАО	UATE AD 2.24.11-2-1
Карта захода на посадку по приборам – VOR/DME - Y ВПП 11 - ИКАО	UATE AD 2.24.11-3-1
Карта захода на посадку по приборам – VOR/DME - Y ВПП 29 - ИКАО	UATE AD 2.24.11-4-1
Карта захода на посадку по приборам - VOR/DME - Z ВПП 11 - ИКАО	UATE AD 2.24.11-5-1
Карта захода на посадку по приборам - VOR/DME - Z ВПП 29 - ИКАО	UATE AD 2.24.11-6-1
Карта захода на посадку по приборам - NDB ВПП 29 - ИКАО	UATE AD 2.24.11-7-1
Карта захода на посадку по приборам - NDB ВС ВПП 11 - ИКАО	UATE AD 2.24.11-8-1
Карта захода на посадку по приборам – RNP ВПП 11 - ИКАО	UATE AD 2.24.11-9-1
Карта захода на посадку по приборам – RNP ВПП 29 - ИКАО	UATE AD 2.24.11-10-1
Карта визуального захода на посадку - ИКАО	UATE AD 2.24.12-1
Карта вылета/прилета по ПВП	UATE AD 2.24.14-1