

UATG AD 2

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

UATG AD 2.1 Индекс местоположения и название аэродрома

UATG - АТЫРАУ

UATG AD 2.2 Географические и административные данные по аэродрому

1	Контрольная точка и координаты местоположения на АД	470719N 0514912E В центре ВПП
2	Направление и расстояние от города	4.3NM NW of Center of Atyrau city
3	Превышение/расчетная температура	-72 FT/24° C
4	Волна геоида в месте превышения аэродрома	-49 FT
5	Магнитное склонение/годовые изменения	9° E (2013) / 0,07°
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 060011, г. Атырау АО "Международный аэропорт Атырау", проспект Абулхаир Хан 2 Phone: +7 (7122) 209251 Fax: +7 (7122) 558398 AFS: UATGAPDU Email: port@iaa-jsc.kz
7	Вид разрешенных полетов	ППП/ПВП
8	Примечания	Nil

UATG AD 2.3 Часы работы

1	Эксплуатант аэродрома	H24 Phone: +7 (7122) 209254 Fax: +7 (7122) 209424 AFS: UATGAPBF Email: cda@iaa-jsc.kz
2	Таможня и иммиграционная служба	H24 Phone: +7 (7122) 209336 Phone: +7 (7122) 209507
3	Медицинская и санитарная служба	H24
4	Бюро САИ по инструктажу	H24
5	Бюро информации ОВД (ARO)	H24 Phone: +7 (7122) 209403, 983141 Fax: +7 (7122) 209403 AFS: UATGZTZX, UATGZTZA Email: atr-briffing@ans.kz
6	Метеорологическое бюро по инструктажу	H24 Phone: +7 (7122) 983178 Fax: +7 (7122) 209402 AFS: UATGYMYX Email: meteo_uatg@ans.kz
7	ОВД	H24

8	Заправка топливом	H24
9	Обслуживание	H24
10	Безопасность	H24
11	Противообледенение	H24
12	Примечания	Nil

UATG AD 2.4 Службы и средства по обслуживанию

1	Погрузочно-разгрузочные средства	Современные средства обработки грузов весом до 20 т
2	Типы топлива/масел	TS-1, RT (equivalent to Jet A-1)
3	Средства заправки топливом/пропускная способность	Имеются, ограничений нет
4	Средства по удалению льда	Имеются, 2 противообледенительных оборудования для ИВПП, 50т, антигололедный. Реагент марки SKYWAY и GREENWAY. Для ВС: противообледенительные оборудования на базе Mercedes.
5	Места в ангаре для прибывающих ВС	Не имеются для ВС не местного базирования
6	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС	Мелкий ремонт в АТБ
7	Примечания	Nil

UATG AD 2.5 Средства для обслуживания пассажиров

1	Гостиницы	В аэропорту и в г.Атырау
2	Рестораны	В аэропорту и в г.Атырау
3	Транспортное обслуживание	Автобусы, такси
4	Медицинское обслуживание	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Атырау
5	Банк и почтовое отделение	В г. Атырау
6	Туристическое бюро	В г. Атырау
7	Примечания	Nil

UATG AD 2.6 Аварийно-спасательные и противопожарные службы

1	Категория аэродрома по противопожарному оснащению	CAT A8
2	Аварийно-спасательное оборудование	Имеется: -Аэродромных пожарных автомобиля - 4 ед. (АА-8,5-70-50/3 «КамАЗ-43118» - 3 ед., АА-8,5-60 «КамАЗ-43118» - 1 ед.), с общим объёмом ОТС - 34 000 кг., в том числе пенообразователя 3 500 кг. и общей производительностью - 270 кг/с; -Автомобиль повышенной проходимости - Аварийно-спасательный автомобиль- передвижной командный пункт (АСА-ПКП) на шасси «УАЗ-390945»- 1 ед.

3	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться	Имеется возможность удаления ВС, потерявших способность двигаться до 100 тонн, без разрушения шасси. Необходимое для эвакуации оборудование на договорной основе: трал и кран грузоподъемностью 100 тонн. Доставка оборудования с экипажем занимает не более 8 часов. Phone: +7 (7122) 764545 Email: cda@iaa-jsc.kz
4	Примечания	Возможно увеличение УТПЗ до 9 Категории по предварительному запросу

UATG AD 2.7 Сезонное использование оборудования: удаление осадков

1	Виды оборудования для удаления осадков	Снегоочиститель шнекороторный на базе Урал-4320 - 1 единица, машина аэродромная снегоборочная Амкадор - 9463 на базе МАЗ - 543403 - 1 единица, машина аэродромная снегоборочная ЕвроМаш АСС 4000 на базе Маз - 543403 - 1 единица, машина ветровая на базе Краз - 2556 - 1 единица, машина тепловая на базе Урал-375 - 1 единица, машина тепловая ТМ-59-МГ на шасси трактора Т-150 - 1 единица, компактная подметально-продувочная машина SCHMIDT CJS - 914 на шасси MAN - 1 единица, снегоборочная машина на базе Камаз - 53229 - 2 единицы, снегоборочная машина на базе Камаз -65115 - 1 единица, трактор МТЗ-82 тягач - 2 единицы, JCB экскаватор погрузчик 3CX SM - 1 единица, JCB минипогрузчик Skid Steer Loader 155-1 единица, погрузчик телескопический JCB-540-140 - 1 единица, опрыскиватель «Мекосан 3000-18» для нанесения жидкого химреагента - 2 единицы, АИСТ -7М прицепное устройство - 1 единица.
2	Очередность удаления осадков	1. ВПП 2. РД 3. МС
3	Примечания	Оборудование и спецтехника используются в случае выпадения осадков.

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

1	Покрытие и прочность перронов	СТОЯНКИ	ПОВЕРХНОСТЬ	НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ
		1-6	CONC	PCN 60/R/B/W/T
		7-9	CONC+ASPH	PCN 20/R/B/X/T
		10-17a	CONC+ASPH	PCN 12/F/C/Z/T
		22-23	CONC+ASPH	PCN 15/F/C/Z/T

2	Ширина, покрытие и прочность РД	РД	ШИРИНА (М)	ПОВЕРХНОСТЬ	НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ
		MAIN TWY D	44	CONC+ASPH	PCN 20/R/B/X/T
		A	23	CONC+ASPH	PCN 84/F/C/X/T
		B	23	CONC+ASPH	PCN 84/F/C/X/T
		C	15	ASPH	PCN 12/F/C/Z/T
		E	23	CONC+ASPH	PCN 84/F/C/X/T
		F	27	ASPH	PCN 17/F/C/Z/T
		G	42	CONC+ASPH	PCN 84/F/C/X/T
3	Местоположение и превышение мест проверки высотомера	Nil			
4	Местоположение пунктов проверки VOR	Nil			
5	Местоположение пунктов проверки INS	Nil			
6	Примечания	МРД D закрыта для взлета и посадки ВС. Часть МРД D (от пересечения с РД А до конца МРД D в сторону ВПП 14), РД А и В, могут использоваться для взлета/посадки вертолетов в светлое время.			

UATG 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, места ожидания при рулении, осевая линия РД
3	Огни “линии стоп”	Есть/красные
4	Прочие меры защиты ВПП	Желтые
5	Примечания	Nil

UATG AD 2.10 Аэродромные препятствия

NIL

UATG AD 2.11 Предоставляемая метеорологическая информация

1	Соответствующий метеорологический орган	Метеорологическая служба на аэродроме Атырау Phone: +7 (7122) 983178
2	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы	H24
3	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия	Метеорологическая служба на аэродроме Атырау, 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 (WRM- 200)
9	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией	Брифинг, ВЫШКА
10	Дополнительная информация	Nil

UATG AD 2.12 Физические характеристики ВПП

Обозначени я ВПП Номер	Истинный пеленг	Размеры ВПП (м)	Несущая способност ь (PCN) и поверхност ь ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога и конца ВПП волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованн ых для точного захода	Уклон ВПП и концевой полосы торможения
1	2	3	4	5	6	7
14	149,89°	2999 X 45	84/F/C/X/T CONC+ASPH	470801.45N 0514836.66E - -50.2 FT	THR -74.5 FT	0.03%
32	329.90°	2999 X 45	84/F/C/X/T CONC+ASPH	470637.41N 0514948.05E - -50.2 FT	THR -71.9 FT	0.03%

Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Размеры концевых зон безопаснос ти (м)	Местополож ение и описание системы аварийного торможения	Свободная от препятствий зона	Примечания
8	9	10	11	12	13	14
Nil	300 X 150	3299 X 300	240 X 150	Nil	Nil	Длина площадки разворота 116 м, общая ширина площадки разворота на ВПП и ВПП 100 м. Смотреть раздел AIP 2.24.1
Nil	300 X 150	3299 X 300	240 X 150	Nil	Nil	Длина площадки разворота 116 м, общая ширина площадки разворота на ВПП и ВПП 100 м. Смотреть раздел AIP 2.24.1

UATG 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
14	2999	3299	2999	2999	Nil
32	2999	3299	2999	2999	Nil
РД А - 14	826	1126	826	Nil	Nil
РД В - 14	1151	1451	1151	Nil	Nil
РД А - 32	2173	2473	2173	Nil	Nil
РД В - 32	1848	2148	1848	Nil	Nil

UATG 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 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
14	CAT II (PALS) 884 M LIH	GRN Nil	PAPI LEFT/ RIGHT 3°	900m White	2940m, spacing 30m, 0-1740m white, 1740-2640m R/W, 2640-2940m red LIH	2880m, spacing 60m, 0-2280m white, last 600m yellow LIH	RED GRN	Nil	Nil
32	CAT I (PALS) 900 M LIH	GRN Nil	PAPI LEFT/ RIGHT 3°	Nil	2940m, spacing 30m, 0-1740m white, 1740-2640m R/W, 2640-2940m red LIH	2880m, spacing 60m, 0-2280m white, last 600m yellow LIH	RED GRN	Nil	Nil

UATG AD 2.15 Прочие огни, резервный источник электропитания

1	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики	Аэродромный маяк: на здании Вышки, белый/зеленый, H24 Опознавательный маяк: Nil
2	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение	LDI: Nil Anemometer: 375m from RWY 14, 365m from RWY 32
3	Рулежные огни и огни осевой линии РД	TWY A EDGE: BLU TWY B EDGE: BLU, CL B : GRN TWY E EDGE: BLU, CL E : GRN TWY G CL: GRN
4	Резервный источник электропитания/время переключения	AVBL, 0 SEC
5	Примечания	Nil

UATG AD 2.16 Зона посадки вертолетов

1	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида	470726.5N 0514917.8E -49 FT
---	---	--------------------------------

2	Превышение TLOF/FATO	-72 FT
3	Размеры TLOF и FATO, тип покрытия, несущая способность и маркировка	TLOF/FATO on 8/15 m. CONC+ASPH PCN 20/R/B/X/T Маркировка
4	Истинный пеленг FATO	141/321
5	Объявленные располагаемые дистанции	Nil
6	Огни приближения и огни зоны FATO	Nil
7	Примечания	Пересечение МРД (D) и РД (C)

UATG AD 2.17 Воздушное пространство ОВД

1	Обозначение и боковые границы	ATYRAU CTR A circle radius 22 NM centered on 470838N 0514805E
2	Вертикальные границы	4000 FT ALT / GND
3	Классификация воздушного пространства	C
4	Позывной и язык органа ОВД	ATYRAU TOWER EN ATYRAU VYSHKA RU
5	Абсолютная высота перехода	10000 FT
6	Период использования	H24
7	Примечания	Nil

UATG 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
ATIS	ATYRAU ATIS (EN) ATYRAU ATIS (RU)	127,4 MHz 126,6 MHz	Nil	Nil	H24	EN RU
TWR	ATYRAU TOWER (EN) ATYRAU VYSHKA (RU)	118,1 MHz	Nil	Nil	H24	Nil

UATG 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 14 II/D/4	ITY	109,9 MHz	H24	470619.6N 0515003.2E		Nil	Nil
GP 14 II/T/4		333,8 MHz		470750.7N 0514839.2E			
DME 14	ITY	CH 36X		470750.7N 0514839.2E	-100 FT		

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 32 I/D/2	IAY	108.3 MHZ	H24	470820.0N 0514820.9E	-100 FT	Nil	Nil
GP 32 I/C/2		334.1 MHZ		470645.8N 0514934.2E			
DME 32		CH 20X		470645.8N 0514934.2E			
DVOR/DME (9°E/2013)	ATR	112,3 MHZ CH 70X	H24	470838.2N 0514805.4E	0 FT	Nil	Nil

UATG AD 2.20 Местные правила использования аэродрома

1. Руление

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

Запуск двигателей, буксировка, руление производится с разрешения диспетчера «Атырау Вышка»

Номер МС, порядок установки ВС на МС, назначает начальник смены ЦДА «Атырау», исходя из фактической обстановки на перроне, наличии кратковременных ограничений и запретов по парковке и движению ВС на перроне и площади маневрирования аэродрома.

Тупиковая часть МРД D, от РД А до конца МРД D восточнее торца ВПП 32, используется только для стоянки воздушных судов, при отсутствии МС на перроне (массовые прилеты, ремонт перрона и т.д.). Воздушные суда устанавливаются на расстоянии, обеспечивающем безопасное использование РД А для руления, взлета и посадки.

В исключительных случаях, при отсутствии возможности буксировки воздушного судна, в целях самостоятельного заруливания и выруливания и планируемой долгосрочной стоянке, по решению начальника смены ЦДА с обязательным докладом руководителю полетов «Атырау» разрешается использовать для стоянки часть МРД D между РД А и РД В (на расстоянии, обеспечивающем безопасное использование РД А,В для руления, взлета и посадки). В этих случаях издается NOTAM и окончательное решение о производстве полетов с (на) МРД D принимает экипаж вертолета.

Сопровождение (лидирование) ВС производится вне зависимости от времени суток:

- при вводе в действие процедур в условиях ограниченной видимости
- при отсутствии маркировки
- при сложных схемах движения на площади маневрирования
- при выруливании и заруливании ВС с (на) МРД-D в случае использования части МРД как МС
- по запросу экипажа ВС.

Разрешаются развороты ВС на ВПП, если позволяет индекс ВС, ответственность за безопасность разворота возлагается на командира ВС. При введении аэродромной службой ограничений, развороты производятся по команде диспетчера «Атырау-Вышка» только в местах уширения ВПП.

В целях уменьшения времени занятости ВПП, диспетчер «Атырау Вышка» может ускорить руление для

занятия исполнительного старта и освобождение ВПП после посадки (за исключением времени действия процедур LVP). При невозможности выполнить требуемую операцию, экипаж незамедлительно информирует диспетчера.

Развороты на ИВПП запрещены для воздушных судов АН-12, А-320, А-321, В-737 всех модификаций, В-757, В-767, ИЛ-76 и ВС с большей взлетной массой. Развороты ВС производить только в уширениях для разворотов на ИВПП 14/32.

2. Взлет и посадка

Перед началом выполнения полета экипаж должен прослушать информацию ATIS, перед запуском (буксировкой) установить связь с диспетчером «Атырау Вышка» на частоте 118.1 MHz, сообщить индекс текущей информации ATIS, номер МС и получить диспетчерское разрешение на вылет.

В зависимости от воздушной или наземной обстановки разрешается выполнять взлет не от начала ВПП, от РД А, В по согласованию между диспетчером «Атырау Вышка» и экипажем вылетающего ВС. Взлет ВС производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы ВС и условий взлета. Окончательное решение о взлете не от начала ВПП, от РД А, В принимает экипаж ВС.

Взлет и посадка ВС с попутной составляющей скорости ветра разрешается с целью ускорения движения потока самолетов по запросу экипажа или по инициативе органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета или посадки возлагается на командира ВС.

Назначение ВПП производится органом ОВД с учетом выполнения ВС посадки или взлета против ветра, если соображения безопасности полетов, конфигурация ВПП, метеорологические условия и действующие процедуры захода на посадку или условия воздушного движения не делают предпочтительным другое направление. Выпуск ВС с курсом обратному рабочему направлению ВПП - **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**

Экипаж ВС выполняет взлет немедленно после получения разрешения на взлет. Если экипаж ВС не может выполнить вышеуказанное требование, он должен сообщить об этом диспетчеру «Атырау Вышка» до выруливания на ВПП и проинформировать его о необходимом времени задержки.

Окончательное решение о выполнении взлета или посадки при метеоусловиях, не соответствующих установленным авиакомпаниями минимумам для взлета и посадки, принимают командиры ВС. В этом случае диспетчерское разрешение на взлет или посадку не является принуждением командира ВС к его (ее) совершению и ответственность за принятое решение и исход взлета или посадки возлагается на командира ВС.

3. Полеты вертолетов

Для запуска двигателей, взлета и посадки вертолетов используется только ВПП и часть МРД D от пересечения с РД А до конца МРД D в сторону ВПП 14, днем, с соблюдением установленных интервалов между взлетающими и заходящими на посадку ВС и расстояний до препятствий, при производстве ОВП (особо важных полетов), санитарных заданий, разрешается запуск двигателей, взлета и посадки вертолетов на МС 1-3.

Разрешается по согласованию с диспетчером «Атырау-Вышка» запуск двигателей вертолетов на МС (места стоянок) перрона аэродрома Атырау.

Руление по воздуху вертолетов с ползковым шасси от места стоянки к месту взлета и обратно, выполняется по разметке по назначенному диспетчером «Атырау-Вышка» маршруту с соблюдением установленных расстояний до препятствий под ответственность командира вертолета.

Вертолетам, по согласованию с диспетчером «Атырау-Вышка» разрешается производить перемещение по воздуху днем с соблюдением установленных расстояний до препятствий от МС 15-17А к месту взлета с МРД-D и обратно.

Взлет вертолетов с разбегом и посадка с пробегом, взлет и посадка вертолетов по ППП (ПВП, СПВП ночью и в сумерках), выполняются только с/на ВПП.

При наличии на части ВПП метеоявлений или производственного дыма, ухудшающих видимость до значений ниже минимума КВС вертолета разрешается производить взлет и посадку, по согласованию

с диспетчером, в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму (начало/середина/конец).

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры в условиях ограниченной видимости вводятся при RVR менее 550м., когда вся площадь маневрирования или ее часть визуально не контролируется с диспетчерского пункта «Атырау-Вышка».

Для посадки по 2 категории ИКАО используется ВПП 14.

Начало действий процедур LVP сообщается диспетчером ОВД следующей фразой «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости».

При выполнении точных заходов на посадку по категории 2 ИКАО пилоту (экипажу) ВС гарантируется, что сигналы курсового и глиссадного радиомаяков защищены от помех на конечном этапе захода на посадку.

Ограничивается движение транспортных средств по перрону и площади маневрирования.

Контроль за наличием препятствий на ВПП и в зонах РМС производится диспетчером ОВД по докладам экипажа или докладам специалиста аэродромной службы.

Пилот (экипаж) ВС незамедлительно информируется диспетчером ОВД об изменении эксплуатационного состояния радио и светотехнического оборудования.

Пилоту (экипажу) передается три значения видимости на ВПП, измеренное в зоне приземления, на середине и в конце ВПП при выполнении захода на посадку по категории 2 ИКАО.

При последовательных вылетах и отсутствии возможности для занятия предварительного старта к разным РД, ВС ожидают очереди на занятие предварительного старта на МС.

На ВПП может находиться только одно ВС.

Разрешение на посадку выдается заблаговременно, до достижения заходящим ВС удаления 2.2 NM (4 км)

При наведении для захода на посадку радиолокационным векторением ВС выводится на предпосадочную прямую не ближе 11 NM (20 км) от порога ВПП.

Минимальный интервал между последовательно вылетающими ВС в условиях ограниченной видимости:

- вылетающее ВС должно пролететь над антенной КРМ до начала разбега следующего вылетающего ВС, но не менее интервалов, установленных с учетом турбулентности в следе.

Минимальные интервалы между прибывающими и вылетающими ВС:

- вылетающее ВС должно взлететь до достижения заходящим ВС удаления 6.5 NM (12 км) на предпосадочной прямой (в условиях кат. 2 ИКАО)

Минимальный интервал на конечном этапе захода на посадку между прибывающими ВС (в условиях кат. 2 ИКАО):

- не менее 14 NM (25 км).

Экипаж не сообщает об освобождении ИВПП до тех пор, пока ВС не проследует дальше маркированного места ожидания (огни линии STOP)

Руление на перрон после освобождения ВПП разрешено только за машиной сопровождения. Парковка ВС на стоянке осуществляется по указанию встречающего.

ВС, выходящие на взлет от мест стоянок до предварительного старта сопровождаютс машиной сопровождения. На предварительном старте ВС не выходят дальше маркированного места ожидания (огни линии STOP) до тех пор, пока не будет получено разрешение диспетчера ОВД и огни линии STOP не будут выключены.

При работающих осевых огнях РД В,Е допускается руление по осевым огням без машины сопровождения

Руление ВС осуществляется на минимальной тяге двигателей.

В период действия LVP запрещается взлет не от начала ВПП, от РД А, В, развороты на ВПП, выпуск ВС с курсом обратным рабочему направлению ВПП.

5. Тренировочные полеты, контрольные полеты (облеты)

Тренировочные полеты, контрольные полеты (облеты) ВС 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. Для тренировочных полетов, контрольных полетов (облетов) ВС по ПВП установлен аэродромный круг полетов: ВПП 32 - левый круг ВПП 14 - правый круг, высота полета по кругу назначается диспетчером «Атырау Вышка».

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

Летные проверки средств РТОП и связи осуществляются в соответствии с требованиями Правил радиотехнического обеспечения полетов и авиационной радиосвязи в гражданской авиации.

Выполнение тренировочных полетов в неконтролируемом воздушном пространстве в горизонтальных границах ТМА Атырау разрешается до 2000 футов. При необходимости выполнения полета на высоте более 2000 FT, только по согласованию с диспетчером «Атырау-Вышка». Тренировочные полеты в горизонтальных границах ТМА до высоты 2000 FT выполняются по QNH района, а при полетах на высоте 2000 FT и выше по QNH аэродрома.

Для выполнения тренировок (облетов) вертолетов на висении, по согласованию с руководителем полетов, при отсутствии взлетающих и заходящих на посадку воздушных судов на ВПП, можно использовать площадку, расположенную северо – восточнее КТА в месте уширения МРД – Д, днем, при минимальных метеорологических условиях: для полетов по ПВП (СПВП) с соблюдением установленных интервалов и расстояний до препятствий. Взлет (посадка) с (на) площадки (у) в секторе азимут 350-150 (150-350) градусов запрещается. Перемещение (руление) на (с) площадку(и), выполнение (высота) работ на висении, взлет-посадка с (на) площадки (у) производится только с разрешения диспетчера «Атырау-Вышка». Ответственность за безопасность при перемещении (рулении) на (с) площадку (и), выполнение (выдерживание высоты) работ на висение, взлете-посадке с (на) площадки (у) возлагается на командира вертолета.

6. Вертолетная площадка.

7. Процедура выполнения аварийной посадки

При возникновении аварийной ситуации на ВС на этапе взлета, необходимый маневр в целях обеспечения безопасности ВС определяет командир ВС.

8. Слив топлива

Слив топлива производится только в экстренных ситуациях, не допускающих уменьшения посадочной массы ВС путем выработки топлива.

Если экипажу ВС необходимо радиомолчание во время слива топлива, то его продолжительность согласовывается между экипажем и диспетчером.

Слив топлива производится по назначенному органом ОВД маршруту в зависимости от воздушной обстановки, на согласованной с экипажем высоте в районе, ограниченном точками UDEBA-OLAPU-BASPU-UDEBA (не ниже 9000 футов)

В аварийных ситуациях экипажу предоставляется право сливать топливо вне назначенного маршрута.

Эшелонирование ВС при сливе топлива осуществляется в соответствии с Правилами аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения» (PANS-ATM) doc 4444 ATM/501.

UATG AD 2.21 Эксплуатационные приемы снижения шума

NIL

UATG AD 2.22 Правила полетов

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В районе аэродрома Атырау выполняются полеты по ППП и ПВП.

При полетах по ПВП и ППП в диспетчерской зоне аэродрома Атырау необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа в зону ответственности;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания органа ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ диапазоне.

Полеты по ППП и ПВП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

Полеты по ППП имеют преимущество перед полетами по ПВП.

При необходимости, прибывающие ВС направляются в зону ожидания. Для регулирования продольных интервалов между ВС экипажу может быть выдана команда на выполнение полета по орбите (разворот на 360°) с указанием места и стороны разворота.

В случае угрозы безопасности полета допускается изменение заданной высоты (эшелона) полета и уклонение от линии заданного пути. При отклонении от установленной линии заданного пути или высоты полета КВС немедленно информирует о своих действиях орган ОВД под управлением, которого находится ВС.

Информацию о деятельности зон ограничения полетов, запретных и опасных зон, в границах района аэродрома в реальном времени, разрешение на пролет или маршрут обхода назначает «Атырау Вышка».

ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТОВ ПО ППП В ПРЕДЕЛАХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЗОНЫ АЭРОДРОМА

Взлет и первоначальный набор высоты осуществляется по стандартным маршрутам, указанным на Картах стандартного вылета по приборам (SID) ВПП 14 (ВПП 32) или по траекториям, задаваемым органом ОВД.

Прибытие осуществляется по стандартным маршрутам, указанным на Картах стандартного прибытия по приборам (STAR) ВПП 14 (ВПП 32) или по траекториям, задаваемым органом ОВД.

Экипажи ВС обязаны выдерживать предписанные стандартные маршруты вылета (SID) и прибытия (STAR), и в случае отклонения, выходить на заданную линию пути немедленно.

Экипаж ВС должен выдерживать установленное ограничение приборной скорости, если нет других указаний от органа ОВД. Для регулирования потока движения применяется регулирование поступательных приборных скоростей ВС в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик ВС.

ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТОВ ПО ПВП В ПРЕДЕЛАХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЗОНЫ АЭРОДРОМА

Разрешение на вход в диспетчерскую зону аэродрома, маршрут следования и высоту полета вылетающему и прибывающему ВС, место ожидания до получения ВС разрешения на вход в круг полетов, назначает диспетчер «Атырау Вышка».

Для полетов по ПВП установлен аэродромный круг полетов: ВПП 32 - левый круг ВПП 14 - правый круг. Высота полета по кругу назначается диспетчером «Атырау Вышка».

Минимальные метеорологические условия полета в диспетчерской зоне (взлета и посадки ВПП 14/32, МС 1-3, РД А, В, МРД D, вертолетная площадка) по ПВП днем:

- высота нижней границе облаков – 500 FT (приборная скорость 140 Kt и менее), 1000 FT (приборная скорость 141-250 Kt);
- метеорологическая дальность видимости 2000 метров (приборная скорость 140 Kt и менее), 5000 метров (приборная скорость 141-250 Kt);

Минимальные метеорологические условия полета в диспетчерской зоне (взлета и посадки ВПП 14/32, МС 1-3, РД А, В, МРД D, вертолетная площадка) по ПВП (СПВП) днем при полетах в целях оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ, особо важных полетов и тренировочных полетов:

- вертолет:
 - высота нижней границе облаков – 500 FT;
 - метеорологическая дальность видимости 1000 метров
- самолет:
 - высота нижней границе облаков – 500 FT;
 - метеорологическая дальность видимости 1500 метров

Минимальные метеорологические условия полета в диспетчерской зоне (взлета и посадки ВПП 14/32) по ПВП (СПВП) ночью при полетах в целях оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково- спасательных, аварийно-спасательных работ, особо важных полетов и тренировочных полетов:

- вертолет:
 - высота нижней границе облаков – 1000 FT;
 - метеорологическая дальность видимости 4000 метров
- самолет:
 - высота нижней границе облаков – 1500 FT;
 - метеорологическая дальность видимости 4000 метров

Полеты на вертолетах с грузом на внешней подвеске в диспетчерской зоне выполняются по ПВП с обходом населенных пунктов.

РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ В ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЗОНЕ АЭРОДРОМА

Для регулирования очередности захода на посадку и соблюдения безопасных интервалов с любой точки схемы возможно управление движением ВС по высоте и направлению диспетчером ОВД методом радиолокационного векторения. Указания на занятие определенных эшелонов (высот) осуществляется в соответствии с Обзорной картой минимальных абсолютных высот УВД - ИКАО. При отсутствии радиолокационного контроля, но устойчивой работе бортового пилотажно-навигационного оборудования экипажу ВС разрешается выполнять заход на посадку в соответствии с опубликованными схемами захода на посадку по ППП без РЛК или выполнить визуальный заход на посадку.

ПРОЦЕДУРА ВЫПОЛНЕНИЯ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ

При возникновении аварийной ситуации на ВС на этапе взлета, необходимый маневр в целях обеспечения безопасности определяет командир ВС.

ПРАВИЛА НАЗЕМНОГО ДВИЖЕНИЯ

Порядок движения воздушных судов по аэродрому

Выруливание и заруливание ВС с (на) места стоянки выполняется по сигналам ответственного лица инженерно-авиационной службы эксплуатанта аэропорта, обеспечивающего прием и выпуск ВС. Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния поверхности летного поля, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Буксировка ВС при видимости менее 2 км, выполняется на пониженной скорости с включенными на ВС габаритными, аэронавигационными огнями и соблюдением повышенных мер предосторожности.

Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться, с рабочей площади аэродрома.

Удаление воздушных судов, потерявших возможность двигаться осуществляется силами инженерно-авиационной службы, аэродромной службы, службы спецавтотранспорта эксплуатанта аэродрома и эксплуатанта ВС.

Сведения о технических средствах и оборудовании, используемых при аварийно-спасательных работах и пожаротушении

На вооружении пожарно-спасательных расчетов имеется пожарная техника, предоставленная в таблице 1

Table 1: Располагаемая пожарная техника на аэродроме Атырау

Наименование, тип пожарного автомобиля	Количество	Основное место базирования	Примечание
АА-8,5-70-50/3 «КамАЗ-43118», оборудованный устройством для покрытия ВПП пеной	3	В боксе АСС	Используется для дежурства на оперативном пожарном посту согласно ЭУБП
АА-8,5-60 «КамАЗ-43118», оборудованный устройством для покрытия ВПП пеной	1	В боксе АСС	- II - II - II - II -

Комплектация аэродромных пожарных автомобилей соответствует ведомости комплектации и требованиям Руководства по аэропортовым службам «Спасание и борьба с пожаром», часть 1, международной организации гражданской авиации ИКАО -Doc 9137 AN/898, издание третье - 1990 года
Каждый пожарный автомобиль укомплектован:

- пожарно-техническим оборудованием (пожарные рукава, ручные пожарные стволы, генераторы пены, установки газового тушения, тип ОУ-80 - углекислотная);
- средствами для эвакуации людей из аварийного ВС (лестница двухколенная, пила, ножи для резки привязных ремней, аварийно- спасательное оборудование для резки обшивки фюзеляжа);
- средствами для индивидуальной защиты личного состава пожарно-спасательных расчетов (дыхательные аппараты, боевая одежда пожарного (БОП), шлем-каска, теплоотражательные костюмы, краги, сапоги);
- шанцевым инструментом (лом, пожарные топоры, кувалда, лопата и т.д.).

Для проведения аварийно-спасательных работ на аэродроме имеются:

- медицинский фургон-прицеп, оснащенный сборно-разборной палаткой, носилками (68 штук 25% от наибольшей пассажировместимости ВС), иммобилизационными щитами, брезентовыми полотнами, комплектами лестничных шин Крамера (128 штук) и аварийно-медицинскими укладками с медикаментами и перевязочным материалом (20 штук);
- автомобиль повышенной проходимости - Аварийно-спасательный автомобиль-передвижной командный пункт (АСА-ПКП) на шасси «УАЗ-390945» - 1 ед., оборудованный средствами связи и громкоговорящей установкой.

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 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). Используемый круг полетов и абсолютную высоту полета 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, на абсолютной высоте до 3000 футов 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	MIKE	N473036 E0514611	348°22.0 nm ATR DVOR/DME	вход/выход, ожидание
2	KILO	N472621 E0520715	028°22.0 nm ATR DVOR/DME	вход/выход, ожидание
3	SIERRA	N471708 E0521751	058°22.0 nm ATR DVOR/DME	вход/выход, ожидание
4	PAPA	N470324 E0521922	095°22.0 nm ATR DVOR/DME	вход/выход, ожидание
5	TANGO	N464848 E0520158	146°22.0 nm ATR DVOR/DME	вход/выход, ожидание
6	DELTA	N464941 E0513142	203°22.0 nm ATR DVOR/DME	вход/выход, ожидание
7	GOLF	N470231 E0511709	245°22.0 nm ATR DVOR/DME	вход/выход, ожидание

№ п.п.	Наименование точки (привязка к визуальным ориентирам)	Географически е координаты	Радиал (маг.) и удаление от РНС (КТА)	Примечание
8	BRAVO	N471414 E0511653	276°22.0 nm ATR DVOR/DME	Вход/выход, ожидание

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.

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.

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 является predetermined 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 получении 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 3000 футов (900 м) выше последней заданной высоты (эшелона) полета.

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.

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 ОБД, исходя из складывающейся воздушной обстановки с учетом интенсивности полетов.

UATG 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. Орнитологическая обстановка

Для зимнего периода характерна бедность видового состава и низкая численность птиц.

Весенний и осенний периоды характеризуются главным образом перемещениями различных видов мигрирующих птиц и началом гнездования. В Атырауской области на весеннем и осеннем пролете отмечены от 50 до 60 видов птиц. Основные направления весенних и осенних миграций – северное и северо-восточное направления и обратно. Первые виды птиц, такие как черная ворона (*Corvus corone*), появляются к середине 15 марта. Визуальные наблюдения показывают, что миграции происходят на высоте до 200 м и более.

В летнем периоде проходит гнездование многих оседлых и перелетных птиц. На территории Атырауской области отмечены гнездования до 100 видов птиц.

Данные о скоплении птиц и направлении их перелета.

Зимой в районе аэропорта держатся: сизые голуби (*Columba livia* Gin) до 50 особей, чайка серебристая (*Larus argentatus* Pontop) до 40 особей. В декабре суточная активность птиц наблюдается с 9 до 16 часов, в январе с 8 до 17 часов. Полеты небольших групп и одиночных птиц в поисках пищи происходят на высоте до 50 метров. Характерную направленность полета в районе ВПП аэропорта имеют лишь сизые голуби, летающие стайками по 7-12 особей в направлении с северо-востока на юго-запад в 10-12 часов дня и в 16-17 часов в обратном направлении.

На весеннем пролете в окрестностях аэропорта наблюдаются отдельные скопления различных врановых птиц численностью до 5000 особей, суточная активность которых наблюдается в утренние часы - с 6 до 10 часов, в вечерние - с 16 до 19 часов.

Опасность для движения воздушных судов в летнем периоде представляют: серебристая чайка, черная ворона и сизые дикие голуби. В основном они гнездятся в районе Каспийского моря, находящегося к югу от аэропорта. Расстояние от КТА до моря составляет около 30 км. Активность птиц наблюдается в утренние часы с 6 до 10, в вечерние с 16 до 19 часов..

На аэродроме и прилегающей к нему территории проводятся мероприятия по ликвидации условий, способствующих скоплению птиц и отпугивание птиц с помощью шумовых и светосигнальных средств.

Экипажи ВС получают информацию об орнитологической обстановке перед взлетом и заходом на посадку по АТИС. При отсутствии АТИС информация передается диспетчером «Атырау Вышка». В случае внезапного усложнения орнитологической обстановки диспетчер «Атырау Вышка» незамедлительно передает информацию экипажу.

Меры по предотвращению скопления птиц в районе аэродрома включают отпугивание птиц с помощью аппаратуры: шумовой пистолет «STALKER M 906», биоакустические установки «Bird Gard Super Pro AMP», подвижный отпугиватель птиц «Блеск», отпугиватель «Зеркальный шар», динамический отпугиватель птиц «Кондор», надувной отпугиватель птиц «Страж», пропановый отпугиватель птиц «DBS-E», пластиковые противоприсадные шипы, металлические противоприсадные шипы, капкан охотничий тарелочный для диких животных, стационарный лазерный прибор для защиты от птиц/животных «Горизонт-1», пусковое устройство для резьбовых патронов «Сигнал охотника», лазерный отпугиватель птиц красного цвета BDL-650.

UATG AD 2.24 Относящиеся к аэродрому карты

Название	Страница
Карта аэродрома - ИКАО	UATG AD 2.24.1-1
Карта аэродромного наземного движения и размещения на стоянку ВС - ИКАО	UATG AD 2.24.3-1
Карта аэродромных препятствий – тип А - ИКАО	UATG AD 2.24.4-1
Карта местности для точного захода на посадку – ВПП 14 - ИКАО	UATG AD 2.24.5-1
Карта стандартного вылета по приборам (SID) ВПП 14 - ИКАО	UATG AD 2.24.7-1-1
Карта стандартного вылета по приборам (SID) ВПП 32 - ИКАО	UATG AD 2.24.7-2-1
Карта стандартного вылета по приборам (SID) RNAV ВПП 14 - ИКАО	UATG AD 2.24.7-3-1
Карта стандартного вылета по приборам (SID) RNAV ВПП 32 - ИКАО	UATG AD 2.24.7-4-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) ВПП 14 - ИКАО	UATG AD 2.24.9-1-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) ВПП 32 - ИКАО	UATG AD 2.24.9-2-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) RNAV ВПП 14 - ИКАО	UATG AD 2.24.9-3-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) RNAV ВПП 32 - ИКАО	UATG AD 2.24.9-4-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) RNAV ВПП 14 - ИКАО	UATG AD 2.24.9-5-1
Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) RNAV ВПП 32 - ИКАО	UATG AD 2.24.9-6-1
Обзорная карта минимальных абсолютных высот УВД - ИКАО	UATG AD 2.24.10-1
Карта захода на посадку по приборам - CAT I & II ILS/DME ВПП 14 - ИКАО	UATG AD 2.24.11-1-1
Карта захода на посадку по приборам - ILS/DME ВПП 32 - ИКАО	UATG AD 2.24.11-2-1
Карта захода на посадку по приборам - VOR/DME - Y ВПП 14 - ИКАО	UATG AD 2.24.11-3-1
Карта захода на посадку по приборам - VOR/DME - Y ВПП 32 - ИКАО	UATG AD 2.24.11-4-1
Карта захода на посадку по приборам - VOR/DME - Z ВПП 14 - ИКАО	UATG AD 2.24.11-5-1
Карта захода на посадку по приборам - VOR/DME - Z ВПП 32 - ИКАО	UATG AD 2.24.11-6-1
Карта захода на посадку по приборам – RNP ВПП 14 - ИКАО	UATG AD 2.24.11-7-1
Карта захода на посадку по приборам – RNP ВПП 32 - ИКАО	UATG AD 2.24.11-8-1
Карта визуального захода на посадку - ИКАО	UATG AD 2.24.12-1
Карта вылета/прилета по ПВП	UATG AD 2.24.14-1

UATG AD 2.25 Препятствия, выступающие за поверхность визуального участка (VSS)

Не проникает