

УЛАМ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
ULAM AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УЛАМ НАРЬЯН-МАР  
ULAM NARYAN-MAR

УЛАМ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
ULAM AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	673825с 0530719в По осевой линии от ВПП 06 1310 м 673825N 0530719E On the centre line at 1310 M from RWY 06 THR
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	1.5 км В г. Нарьян-Мар 1.5 KM E of Naryan-Mar
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	13 м/15°C 13 M/15°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	22°В (2016)/ 4.8'В 22°E (2016)/ 4.8'E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Нарьян-Марский ОАО», Россия, 166000, г. Нарьян-Мар, переулок Аэропортовский, дом 1, здание А Joint stock company «Naryan-Marskiy United Air Group», 1, building A, pereulok Aeroportovskiy, Naryan-Mar, 166000, Russia Тел./Tel.: (8-818-53) 43-157, 91-501 Факс/Fax: (8-818-53) 91-521, 91-518 e-mail: avianm@avianao.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УЛАМ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
ULAM AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	Пн-Пт: 0500-1400 Сб, Вс, празд: не работает MON-FRI: 0500-1400 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	нет NIL
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	0500-1700
4.	Бюро САИ, информационно-консультативное обслуживание по типу Брифинг AIS Briefing Office	0500-1700
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	0500-1700
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	0300-1700
7.	ОВД ATS	0500-1700
8.	Заправка топливом Fuelling	0430-1600
9.	Обслуживание Handling	0500-1700
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	0500-1700
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0500-1700 AD OPR HR: 0500-1700 2. Тм=UTC+3 ч LT=UTC+3 HR

**УЛАМ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**  
**ULAM AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ, Aeroshell Oil, FH-51, Турбоникойл-98, AVGAZ-100LL TS-1, RT, Aeroshell Oil, FH-51, Turbonikoil-98, AVGAZ-100LL
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеется AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Мелкий ремонт в АТБ Minor repairs at aircraft repair base
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УЛАМ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.**  
**ULAM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Имеется в городе AVBL in the city
2.	Рестораны Restaurants	Кафе в здании аэровокзала Cafe at Airport Terminal
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больница в г. Нарьян-Мар Aid post in the Airport Terminal, ambulance service, hospital in Naryan-Mar
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банкоматы в аэровокзале, банк и почтовое отделение в городе ATMs in the Airport Terminal, bank and post office in the city
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется в городе AVBL in the city
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УЛАМ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.**  
**ULAM AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.**

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с кат.5 H24 CAT 5
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УЛАМ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**ULAM AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	Согласно плану полётов According to the flight plan
3.	Примечания Remarks	нет NIL

**УЛАМ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.**  
**ULAM AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.**

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перроны (транзитный, самолетный и вертолетный) - лето/ Aprons (for transit, for ACFT and for HEL) - summer: Бетон/Concrete, PCN 30/R/C/X/T Перрон (самолетный -)/ Apron (for ACFT-): Грунт/ Ground, PCN 5.5 tonnes МС 1-8, 10-28, 30-33/ Stands 1-8, 10-28, 30-33: Бетон/Concrete, PCN 30/R/C/X/T МС 34-39 (зима)/ Stands 34-39 (winter): Грунт/Ground, PCN 5.5 tonnes
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: 1-3, МРД/MAIN TWY – 14 м/14 M, нет данных 4-6 – 18 м/18 M, бетон/Concrete, PCN 28/R/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высо- томеров ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Края ВПП – не маркированы. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways. RWY edges – not marked.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УЛАМ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**  
**ULAM AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.**

Смотри раздел GEN 3.1.6, «Электронные данные о местности и препятствиях», АИП России Книга 2  
 See GEN 3.1.6, «Electronic Terrain and Obstacle Data» of AIP Russia Book 2

**УЛАМ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**  
**ULAM AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Нарьян-Мар Naryan-Mar Aeronautical Meteorological Station (Civil)
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	0300-1700
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ Нарьян-Мар 9 часов (прогноз составляется в 03, 06, 09, 12, 15 UTC) Naryan-Mar Aeronautical Meteorological Station (Civil) 9 HR (the forecast is made at 03, 06, 09, 12, 15 UTC)
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 30 мин. TREND 30 MIN
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам рус. Chart AD forecast texts RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Карты прогноза ветра и температуры на высотах, карты особых явлений погоды, приземные, информация спутниковая, бланк метеорологической информации по аэродромам и районам, русский Upper wind and upper air temperature charts, charts of significant weather phenomena, surface charts, information from satellite, AD and AREA meteorological information, RUS
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ППМ спутниковой информации об облаках APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Нарьян-Мар ДПП, Вышка Naryan-Mar APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

**УЛАМ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**ULAM AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN), и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN), and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
06	082°08' 060°	2562x40	PCN 25/R/B/X/T Concrete	673819.30N 0530528.90E 673830.65N 0530904.02E ---	Порог 9.2 м THR 9.2 М
24	262°13' 240°	2562x40	PCN 25/R/B/X/T Concrete	673830.65N 0530904.02E 673819.30N 0530528.90E ---	Порог 12.6 м THR 12.6 М
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	210x150	2862x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	210x150	2862x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УЛАМ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.  
ULAM AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (M)	РДВ (м) TODA (M)	РДПВ (м) ASDA (M)	РПД (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
06	2562	2772	2562	2562	нет/NIL
24	2562	2772	2562	2562	нет/NIL
From TWY 2	330	540	330		нет/NIL

УЛАМ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.  
ULAM AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
06	SALS 900 M LIL	зелёные green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2442 M, 60 M 1842 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
24	SALS 638 M лето/summer 900 M зима/winter LIL	зелёные green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2442 M, 60 M 1842 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УЛАМ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.  
ULAM AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД 4; РД 5; РД 6; РД 7. Осевых нет Edge: on TWY 4; TWY 5; TWY 6; TWY 7. Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	На все огни АД/40 сек.  Secondary power supply to all lighting at AD /40 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УЛАМ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**  
**ULAM AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	ВПП/RWY 06 – 6738.3N 05305.5E
2.	Превышение TLOF/FATO м TLOF and/or/ FATO elevation M	ВПП 06 – 9 м RWY 06 – 9 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	30x30 м, бетон, маркирована, PCN 28/R/C/X/T 30x30 M, Concrete, marking, PCN 28/R/C/X/T
4.	Истинный пеленг FATO True BRG of FATO	081°/060°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УЛАМ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.**  
**ULAM AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.**

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Нарьян-Мар диспетчерская зона: Naryan-Mar CTR: Окружность радиусом 50 км с центром 673824с 0530718в A circle radius of 50 KM centred at 673824N 0530718E Нарьян-Мар диспетчерский район: Naryan-Mar CTA: 664845с 0521350в – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 100 км с центром (673824с 0530718в) до г.т. 673929с 0552836в – 670005с 0545312в – 670000с 0544300в – 664845с 0521350в 664845N 0521350E – then clockwise by arc of a circle radius of 100 KM centred at (673824N 0530718E) to geo point 673929N 0552836E – 670005N 0545312E – 670000N 0544300E – 664845N 0521350E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Нарьян-Мар диспетчерская зона – от земли до FL050 Нарьян-Мар диспетчерский район – выше FL050 до FL200 Naryan-Mar CTR – GND – FL050 Naryan-Mar CTA – above FL050 – FL200
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Нарьян-Мар – Подход, Вышка рус. Naryan-Mar – Podkhod, Vyshka RUS
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	--/(600) м --/(600) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УЛАМ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.**  
**ULAM AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.**

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000	0500-1700	Аварийная частота Emergency FREQ Резервная частота Reserve FREQ
ДПП APP	Нарьян-Мар – Подход Naryan-Mar – Podkhod	122.000	0500-1700	нет NIL
Вышка TWR	Нарьян-Мар – Вышка Naryan-Mar – Vyshka	127.000	0500-1700	Выполняет функции старта, посадки, руления Serves as departure control unit, landing control unit, taxiing control unit
АТИС ATIS	Нарьян-Мар – АТИС Naryan-Mar – ATIS	126.200	0430-1700	нет NIL
	Нарьян-Мар – Транзит Naryan-Mar – Tranzit	131.900	0500-1700	Коммерческий канал Commercial channel

**УЛАМ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.**  
**ULAM AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.**

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Site of transmitting antenna coordinates	Превышение антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (22°B/--) (22°E/--)	HPM NRM	112.3	к/с H24	673817.0N 0530639.2E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
KPM 24 ILS кат I (22°B/--) LOC 24 (22°E/--) ILS CAT I	IRK IRK	109.5	ПП HS	673817.3N 0530451.6E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 24 GP 24		332.6	ПП HS	673824.4N 0530838.6E		2°40' RDH 13.1 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 24 LOM 24	PK RK	680	к/с H24	673846.8N 0531414.4E		060°MAG/3.7 KM to RWY 24 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 24 LMM 24	P R	332	ПП HS	673836.1N 0531047.5E		060°MAG/1.2 KM to RWY 24 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 06 LOM 06	ГА GA	680	к/с H24	673759.0N 0525927.3E		240°MAG/4.3 KM to RWY 06 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 06 LMM 06	Г G	332	ПП HS	673815.4N 0530415.1E		240°MAG/0.9 KM to RWY 06 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 06 GLS кат I GBAS (H) 06 GLS CAT I	G06A	CH 20531	ПП HS	673812.9N 0530728.1E		3°00', TCH 15.0 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7
ЛККС 24 GLS кат I GBAS (H) 24 GLS CAT I	G24A	CH 20942	ПП HS	673812.9N 0530728.1E		2°40', ТСН 15.0 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС/ GBAS (H) SID/STAR RNAV RNAV GNSS	УЛАМ ULAM	111.000 CH 22175	ПП HS			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system



**УЛАМ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА  
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА****1. Аэропортовые правила**

Руление ВС по аэродрому осуществляется по решению диспетчера строго по нанесенной разметке.

При выполнении операций взлета, посадки, руления ВС индекса 4, значение предельно допустимой боковой составляющей скорости ветра уменьшается на 5%.

Вертолеты на ползковом шасси в точку взлета (с точки посадки) рулят по воздуху по линии разметки.

ГВПП 03/21 и ГВПП 12/30 находятся вне зоны видимости диспетчера «Вышки». Аэродромное диспетчерское обслуживание наземного движения на ГВПП 03/21 и ГВПП 12/30 не предоставляется.

Выруливание и заруливание ВС на (с) ГВПП осуществляется по маркированному маршруту руления.

Ответственность за безопасность движения ВС на транзитном перроне, самолетных перронах (Ан-2, ТВС-2МС), вертолетном перроне для Ми-8 и его модификаций, на РД 4, 5, 6 несут специалисты ИАС и командир ВС, а на площади маневрирования аэродрома ответственность за безопасность движения ВС несет командир ВС.

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

Руление ночью и днем при видимости менее 2000 м осуществляются на пониженной скорости с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

Выруливание и заруливание на стоянку осуществляется под руководством специалиста ИАС.

Разворот ВС у порога ВПП 24 производить с особым вниманием по минимальному радиусу разворота ВС, используя участок сопряжения РД 3 с ВПП.

РД 4, 5 не имеют укрепленных обочин. Руление ВС осуществлять на пониженной скорости строго по осевой линии РД на тяге собственных двигателей при повышенном внимании экипажа. Руление ВС Ил-18 и Ан-12 на тяге внутренних двигателей.

Максимальная скорость руления по РД 4 - 10 км/ч.

В зимний период при наличии на площади маневрирования снега, льда, руление осуществляется с максимальной осмотрительностью.

Обработка ВС противообледенительными жидкостями осуществляется на МС.

Для вертолетов проверка тяговых характеристик производится на площадке для посадки вертолетов аэродрома.

**3. Ограничение при рулении**

РД 7 закрыта для руления.

РД 1, 2, 3 и МРД не используются гражданскими воздушными судами.

**4. Зона стоянки вертолетов**

МС 10-28 предназначены для установки вертолетов Ми-8, вертолетов классом и размерами меньше.

**ULAM AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS****1. Airport regulations**

Aircraft taxiing about the aerodrome shall be carried out by controller's permission, strictly along the painted marking.

The value of maximum permissible tailwind component for index 4 ACFT executing take-off, landing and taxiing is reduced by 5 %.

Helicopters with skid-equipped landing gear shall air taxi from landing point to take-off site along the marking.

Grass RWY 03/21 and 12/30 out of sight of TWR controller. Aerodrome control service of ground movement on grass RWY 03/21 and 12/30 is not provided.

Aircraft taxiing onto/from grass RWY shall be carried out along the marked taxi route.

Aerodrome engineering service and pilot-in-command bear responsibility for safety of aircraft movement on the transit apron, aprons for An-2, TVS-2MS ACFT, helicopter apron for Mi-8 and its modifications, TWY 4, 5, 6; the responsibility for safety of aircraft movement on the aerodrome manoeuvring area is placed on pilot-in-command.

**2. Taxiing to and from stands**

In the day-time, when visibility is less than 2000 m, and at night the aircraft shall taxi at reduced speed with navigation and taxi lights on.

Aircraft taxiing into/out of stands shall be carried out under the supervision of the aerodrome engineering service.

Aircraft minimum radius turn at the threshold of RWY 24 shall be executed with increased caution on the junction of TWY 3 with RWY.

TWY 4, 5 are provided without reinforced shoulders. Aircraft taxiing shall be carried out under own engines power, at reduced speed strictly along the TWY centre line, with increased caution of the flight crew. Taxiing of Il-18 and An-12 ACFT shall be carried out under inboard engines power.

Maximum speed of taxiing via TWY 4 is 10 km/h.

In winter, when there is snow and ice on the manoeuvring area, taxiing shall be carried out with maximum caution.

Aircraft treatment with de-icing fluids shall be carried out on stands.

Test of thrust characteristics of helicopters shall be carried out on the aerodrome helipad.

**3. Taxiing – limitations**

TWY 7 is not AVBL for taxiing.

TWY 1, 2, 3 and MAIN TWY are not AVBL for civil aircraft.

**4. Parking area for helicopters**

Stands 10-28 are designated for parking of Mi-8, helicopters of class below and smaller dimensions.

**УЛАМ АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ  
СНИЖЕНИЯ ШУМА**

В целях уменьшения неблагоприятного воздействия авиационного шума при соответствующих метеоусловиях рекомендуется производить, взлёт с ВПП 06, посадку на ВПП 24.

**УЛАМ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ  
НА ЗЕМЛЕ****Общие положения**

Полеты в пределах района аэродрома выполняются согласно опубликованным картам и схемам.

**Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерского района**

Полеты над аэродромом по ППП, в т.ч. учебно-тренировочные, осуществляются по схеме ухода на второй круг и захода на посадку, либо по схеме типа «ипподром».

При необходимости произвести немедленную посадку на аэродроме командир экипажа обязан доложить диспетчеру ОВД и выполнить по его указанию заход на посадку способом, обеспечивающим посадку в минимальное время.

В визуальном полете командир экипажа должен усилить осмотрительность и, если не последует дополнительного указания диспетчера ОВД, самостоятельно принять решение о выполнении посадки. При этом он полностью отвечает за безопасность производства посадки. Требуется внеочередную посадку разрешается в случае крайней необходимости.

Облет ВС, отработка техники пилотирования, выполнение парашютных прыжков и др. осуществляются в зонах, предварительно согласованных со службой ОВД.

Независимо от времени суток разрешается производить учебно-тренировочные полеты над аэродромом одновременно не более, чем двум воздушным судам. При отсутствии рейсовых воздушных судов количество тренирующихся над аэродромом может быть увеличено до трех. В случае интенсивного воздушного движения в районе аэродрома органу ОВД предоставляется право прекратить учебно-тренировочные полеты.

Взлет не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

**Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерского района**

Для самолетов IV класса и вертолетов для полетов по ПВП установлены:

- правый круг полетов для ВПП 06;
- левый круг полетов для ВПП 24;
- левый круг полетов для ГВПП 03/21;
- левый круг полетов для ГВПП 12/30.

Ширина круга во всех случаях для полетов самолетов IV класса и вертолетов - 1.5 км.

Полеты по ПВП по кругам, маршрутам полета выполняются с выдерживанием безопасных высот полета и обходом препятствий с визуальным наблюдением за расположенной впереди местностью и ориентирами, установленных вертикальных, продольных и боковых интервалов между воздушными судами.

Вход в район аэродрома и выход после взлета осуществляется на высотах, не ниже Нбез ПВП, по траекториям, согласованным с диспетчером ОВД.

**ULAM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

If weather conditions permit, it is recommended to execute take-off from RWY 06, landing on RWY 24 in order to reduce the adverse effect of aviation noise.

**ULAM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****General**

Flights within CTA shall be carried out in accordance with the published charts and procedures.

**Procedures for IFR flights within CTA**

IFR flights over the aerodrome, including training flights, shall be carried out according to missed approach, approach or racetrack procedures.

If there is urgency for an immediate landing at the aerodrome, pilot-in-command shall report it to ATS unit controller and by his instruction execute approach using a procedure that enables to land within the shortest possible time.

When executing a visual flight, pilot-in-command must increase caution and make a decision to execute landing at own discretion, unless otherwise instructed by the controller. In this case pilot-in-command shall be fully responsible for the safe execution of landing. In case of extreme necessity it is allowed to request priority landing.

Aircraft test flights, pilot training flights, parachute jumps, etc. shall be carried out in areas coordinated in advance with ATS unit.

Regardless of the time of the day, training flights at the aerodrome can be performed by not more than two aircraft at a time. When there are no scheduled flights at the aerodrome, the number of aircraft performing training flights can be increased to three. In case of heavy air traffic in CTA, ATS unit is authorized to suspend training flights.

Take-off not from the RWY beginning shall be carried out upon flight crew's request. The responsibility for taking the decision to carry out such take-off is placed on the pilot-in-command.

**Procedures for VFR flights within CTA**

The following procedures are established for VFR flights for class 4 aircraft and helicopters:

- right traffic circuit for RWY 06;
- left traffic circuit for RWY 24;
- left traffic circuit for grass RWY 03/21;
- left traffic circuit for grass RWY 12/30.

The width of circuit for flights of class 4 aircraft and helicopters is always 1.5 km.

VFR flights along the circuits and on established routes shall be carried out maintaining safe flight heights and obstacle clearance heights with visual observation of terrain and reference points in front of the aircraft, established vertical, longitudinal and lateral intervals between aircraft.

Entry into CTA and exit from CTA after take-off shall be executed at heights not below the safe height for VFR along the paths coordinated with ATS unit controller.

Процедуры ожидания по ПВП задаются диспетчером ОВД.

При наличии на части ВПП производственного дыма или метеоявлений, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, командиру вертолета разрешается взлет или посадка в той части ВПП, где метеосостояние соответствует его минимуму.

Ответственность за безопасность полета в указанных условиях несет командир вертолета.

Вертолетам разрешается производить посадку/взлет на/с свободную часть перрона, площади маневрирования с соблюдением требований ФАП и РЛЭ.

При заходе на посадку на ГВПП, если полет выполняется по ППП, пробивание облачности производится по схеме захода на посадку на ВПП.

Посадка Ан-2 и ТВС-2МС может производиться с перелетом при условии, если зона приземления маркирована знаками.

Для Ан-2 и ТВС-2МС взлет и посадка с попутной составляющей ветра до 3 м/с разрешается при выполнении тренировочных полетов и в особых случаях в полете.

При выполнении взлета с ГВПП 03/21, ГВПП 12/30 экипаж ВС самостоятельно определяет отсутствие препятствий на ГВПП и производит взлет после получения разрешения на вылет от диспетчера "Вышки".

При выполнении посадки на ГВПП 03/21, ГВПП 12/30 диспетчер разрешает только заход на посадку, а экипаж самостоятельно определяет отсутствие препятствий на ГВПП и производит посадку или уход на второй круг с последующим докладом диспетчеру «Вышки».

При выполнении посадки вертолетов (исключая посадку на ИВПП), экипаж вертолета самостоятельно определяет отсутствие препятствий на месте приземления, производит посадку или уход на второй круг с последующим докладом диспетчеру «Вышки».

#### **Процедуры наблюдения ОВД в границах (узлового) диспетчерского района**

#### **Радиолокационное наведение и порядок следования**

Минимально безопасные высоты при радиолокационном векторении:

- сектор между дугами окружностей радиусами 40 и 50 км с центром в КТА аэродрома - 530 м;
- в круге радиусом 40 км с центром в КТА аэродрома - 500 м.

При заходе на посадку по приборам, векторение обеспечивается посредством указания пилоту конкретных курсов, позволяющих экипажам ВС выдерживать необходимую линию пути и продолжается до выхода ВС на конечный этап захода на посадку по приборам.

Разрешение на заход выдается органом ОВД одновременно с последним заданным курсом. После получения разрешения на заход экипаж ВС должен выдерживать последний заданный курс до входа в зону действия средств наведения на конечном этапе захода на посадку, затем без дополнительных указаний органа ОВД выполняет поворот на линию, заданную средством наведения на продолженном конечном этапе захода на посадку.

Holding procedures under VFR are assigned by the ATS unit controller.

If existing meteorological conditions or presence of industrial smoke lead to deterioration of visibility on a RWY segment to a value below the minimum, pilot-in-command of the helicopter is allowed to take off from or land on the segment of the RWY where meteorological conditions conform to his minimum.

Pilot-in-command of the helicopter is responsible for flight safety under the conditions mentioned above.

Helicopters are allowed to take off from and land on the vacant part of the apron, manoeuvring area in accordance with the requirements of the Federal Aviation Regulations and Aeroplane Flight Manual.

When executing an IFR flight, breaking through clouds during approach to grass RWY shall be executed in accordance with the approach procedure established for paved RWY.

Landing of An-2 and TVS-2MS ACFT may be carried out with overshoot if touchdown zone is marked by signs.

Take-off and landing of An-2 and TVS-2MS ACFT with tailwind component up to 3 m/s are allowed when executing training flights and in case of abnormal situations during the flight.

When executing take-off from grass RWY 03/21 and RWY 12/30, the flight crew shall ascertain, at own discretion, absence of obstacles on grass RWY and execute take-off after obtaining departure clearance from TWR controller.

When executing landing on grass RWY 03/21 and 12/30 the controller shall issue clearance for approach only and the flight crew shall ascertain, at own discretion, absence of obstacles on grass RWY and execute landing or missed approach followed by a report to TWR controller.

When helicopter landing is executed (except for landing on paved RWY), helicopter crew shall ascertain, at own discretion, absence of obstacles on the landing site and execute landing or missed approach followed by a report to TWR controller.

#### **ATC surveillance procedure within CTA**

#### **Radar vectoring and sequencing**

Minimum safe heights for radar vectoring:

- within the sector between the arcs of circles with radii 40 km and 50 km centred at ARP - 530 m;
- within a circle radius of 40 km centred at ARP - 500 m.

During execution of instrument approach, radar vectoring is provided by assigning specified courses that enable flight crews to maintain the required track, and continued until the aircraft is established on final approach track.

ATS unit issues approach clearance together with the last assigned course. After obtaining approach clearance, flight crew must maintain the last assigned course before ACFT entry into operational area of the navigation aid on final approach segment. Then, without additional instructions from ATS unit, flight crew shall turn to intercept final approach track.

Векторение заканчивается после команды диспетчера ОВД «Заход разрешаю». Экипаж принимает на себя ответственность за безопасную навигацию.

### Отказ связи

При потере радиосвязи КВС обязан:

- включить сигнал "Бедствие";
- используя все имеющиеся средства, принять меры к восстановлению связи с диспетчером Нарьян-Мар-Подход на частоте 122.000 МГц (либо диспетчером «Нарьян-Мар - Вышка» - 127.000 МГц, «Нарьян-Мар - Информация» - 128.000 МГц /«Архангельск - контроль»- 133.200 МГц, «Нарьян-Мар -Транзит» - 131.900 МГц или по КВ-каналу «Нарьян-Мар -Радио» на частоте 5596 Гц или на частоте 3596 Гц) непосредственно или через другие воздушные суда, при необходимости, может использоваться аварийная частота 121.500 МГц;

- продолжать передачу установленных докладов о своем местонахождении, принятом решении, условиях полета, не ожидая подтверждения о приеме диспетчером, используя все имеющиеся на воздушном судне радиосредства (в том числе, воспользовавшись мобильной связью, позвонив на служебный телефон РП аэродрома Нарьян-Мар 8-81853-45160);

- прослушивать по каналам связи и на частоте ДПРМ указания и информацию диспетчера.

При потере радиосвязи непосредственно после взлета КВС обязан произвести заход по установленной схеме и выполнить посадку на аэродроме Нарьян-Мар.

В случаях, когда произвести посадку на аэродроме Нарьян-Мар после взлёта не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса воздушного судна превышает посадочную и др.), КВС имеет право:

- а) следовать на аэродром назначения в соответствии с условиями, выданными диспетчером;

- б) следовать на запасной аэродром на эшелоне, заданном диспетчером или на ближайшем нижнем эшелоне (в соответствии с правилами вертикального эшелонирования), но не ниже нижнего (безопасного) эшелона. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на запасной аэродром необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

При потере радиосвязи после набора заданного диспетчером эшелона (высоты) полет на аэродром назначения или на расположенный по пути следования запасной аэродром выполняется на этом эшелоне (высоте), а возвращение на аэродром Нарьян-Мар на ближайшем нижнем эшелоне. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на аэродром Нарьян-Мар необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

При потере радиосвязи на этапе набора высоты до заданного эшелона (высоты) КВС имеет право произвести посадку на аэродроме Нарьян-Мар по установленной схеме снижения и захода на посадку.

При потере радиосвязи на этапе снижения КВС обязан занять установленный ранее органом ОВД (управления полетами) эшелон (высоту) и выполнить полет на аэродром Нарьян-Мар на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме.

Radar vectoring is terminated after ATS unit controller's instruction "Cleared for approach". The flight crew shall take responsibility for safe navigation.

### Communication failure

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

- switch on MAYDAY signal;

- take measures to restore communication with "Naryan-Mar-Podkhod" controller on frequency 122.000 MHz (or "Naryan-Mar-Vyshka" controller on frequency 127.000 MHz, "Naryan-Mar-Informatsiya" controller on frequency 128.000 MHz, "Arkhangelsk-Control" controller on frequency 133.200 MHz, "Naryan-Mar-Tranzit" controller on frequency 131.900 MHz, "Naryan-Mar-Radio" on HF 5596 Hz or 3596 Hz) directly or via other aircraft using all available aids. If necessary, emergency frequency 121.500 MHz can be used;

- continue transmitting reports on aircraft position, decision taken, flight conditions without expecting confirmation from the controller, using fixed report format and all available aircraft radio facilities (including the available mobile communication with the Flight Control Officer of Naryan-Mar aerodrome, phone number 8-81853-45160);

- monitor communication channels and LOM frequency for instructions and information from controller.

In case of radio communication failure immediately after take-off, pilot-in-command shall carry out approach according to the established procedure and land at the aerodrome of Naryan-Mar.

In cases when landing at the aerodrome of Naryan-Mar after take-off is not possible (due to meteorological conditions or if aircraft mass exceeds landing mass, etc.), the pilot-in-command has the right to:

- a) proceed to the destination aerodrome according to the instructions assigned by controller;

- b) proceed to the alternate aerodrome at the flight level assigned by controller or at the nearest lower flight level (according to the vertical separation rules), but not below the lower (safe) flight level. In case when the flight is performed at the lower (safe) flight level, the aircraft shall proceed to the alternate aerodrome at the nearest upper flight level.

In case of radio communication failure after climbing to the flight level (height) assigned by controller, flight to the destination aerodrome or to the en-route alternate aerodrome shall be carried out at this flight level (height), return flight to the aerodrome of Naryan-Mar – at the nearest lower flight level. When the flight is carried out at the lower (safe) flight level, aircraft shall proceed to the aerodrome of Naryan-Mar at the nearest upper flight level.

In case of radio communication failure during climb to the assigned flight level (height), pilot-in-command has the right to land at the aerodrome of Naryan-Mar in accordance with the established descent and approach procedures.

In case of radio communication failure during descent, pilot-in-command must reach the flight level (height) assigned earlier by ATS unit (flight control unit) and execute the flight to the aerodrome of Naryan-Mar at this flight level (height), then execute approach according to the established procedure.

При невозможности произвести посадку на аэродроме Нарьян-Мар, командир воздушного судна имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром на нижнем (безопасном) эшелоне или на специально установленных для полетов без радиосвязи эшелонах FL140 (FL150) или FL240 (FL250) в зависимости от направления полета.

В случае, когда радиосвязь была потеряна при выполнении полета на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона, полет выполняется на установленной ранее органом ОВД (управления полетами) высоте.

Прибытие и заход на посадку на запасной аэродром Нарьян-Мар при потере радиосвязи необходимо выполнять по установленным маршрутам, опубликованным в документах аэронавигационной информации, с соблюдением максимальной визуальной осматриваемости.

Если к моменту прибытия воздушного судна, потерявшего связь, погода на аэродроме Нарьян-Мар стала хуже минимума, командиру воздушного судна предоставляется право произвести посадку в этих условиях.

#### **Процедуры в условиях ограниченной видимости**

Для оповещения служб аэропорта о выполнении полетов в условиях дальности видимости на ВПП 600 м и менее используется термин «Процедуры при ограниченной видимости». Цель процедуры: предотвращение столкновений ВС в условиях ограниченной видимости. В период действия процедуры при ограниченной видимости запрещаются:

- взлеты не от начала ВПП;
- взлеты без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП.

Экипажи ВС получают информацию о применении процедуры при ограниченной видимости из АТИС или от диспетчера ОВД.

#### **Процедуры полетов в районе аэродрома по маршрутам зональной навигации - RNAV (GNSS)**

Стандартный маршрут прибытия зональной навигации - STAR RNAV (GNSS) и стандартный маршрут вылета зональной навигации - SID RNAV (GNSS) могут быть назначены диспетчером ОВД или запрошены экипажем ВС.

STAR RNAV (GNSS) и SID RNAV (GNSS) применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, и экипажами, имеющими соответствующее утверждение.

При назначении маршрута зональной навигации диспетчером ОВД, если экипаж ВС не располагает данными о параметрах STAR RNAV (GNSS)/ SID RNAV (GNSS) или выдерживание STAR RNAV (GNSS) SID RNAV (GNSS) не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ОВД и запросить STAR/ SID традиционной навигации или векторение.

#### **Визуальный заход на посадку**

Визуальный заход на посадку производится:

- по запросу KBC;
- по инициативе органа ОВД по согласованию с экипажем.

Подход к аэродрому для выполнения визуального захода на посадку осуществляется по опубликованным в документах аэронавигационной информации схемам и картам прибытия и захода на посадку, либо с применением процедуры радиолокационного векторения в точку ДПРМ.

If unable to land at the aerodrome of Naryan-Mar, pilot-in-command has the right to take the decision to proceed to the alternate aerodrome at the lower (safe) flight level or at a flight level assigned for flights without radio communication: FL140 (FL150) or FL240 (FL250) depending on the flight direction.

In case of radio communication failure during the flight at a height below the lower (safe) flight level, the flight shall be carried out at the height assigned earlier by the ATS unit (flight control unit).

Arrival and approach to alternate aerodrome of Naryan-Mar in case of radio communication failure shall be executed along the established routes published in aeronautical information documents, with maximum visual caution.

If weather conditions at the aerodrome of Naryan-Mar at the time of arrival are below the minimum, pilot-in-command of the aircraft experiencing radio communication failure has the right to execute landing in these conditions.

#### **Low visibility procedures**

The term "Low visibility procedures" is used to inform airport services about flight operations under the conditions when RVR is 600 m or less. The purpose of these procedures is to avoid collision of aircraft in low visibility conditions. When LVP are in progress it is prohibited:

- to take-off not from the RWY beginning;
- to take-off without stop at line-up position.

Flight crews are informed about initiation of LVP via ATIS or by ATS unit controller.

#### **RNAV (GNSS) procedures in CTA**

Standard arrival route for area navigation - RNAV (GNSS) STAR and standard departure route for area navigation - RNAV (GNSS) SID can be assigned by the ATS unit controller or requested by the flight crew.

RNAV (GNSS) STAR and RNAV (GNSS) SID is AVBL only for aircraft with certified equipment and flight crews having appropriate approval.

If ATS unit controller assigns an area navigation route to an aircraft and flight crew of this aircraft has no information on RNAV (GNSS) STAR/RNAV (GNSS) SID parameters or if unable to maintain RNAV (GNSS) STAR / RNAV (GNSS) SID, flight crew must inform ATS unit controller accordingly and request conventional STAR/ SID routes or vectoring.

#### **Visual approach**

Visual approach shall be carried out:

- on request of the pilot-in-command;
- at the initiative of ATS unit upon agreement with flight crew.

Arrival to the aerodrome for execution of a visual approach shall be carried out in accordance with arrival and approach procedures and charts published in the aeronautical information documents or under radar vectoring to LOM.

Ответственность за выдерживание безопасного профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

Орган ОВД выдает разрешение на выполнение визуального захода на посадку после доклада КВС об установлении визуального контакта с ВПП посадки и (или) ее ориентирами.

The flight crew is fully responsible for maintaining a safe descent profile.

The ATS unit clears the aircraft for visual approach after pilot-in-command has reported establishing visual contact with the landing RWY and/or its references.

**УЛАМ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**  
**ULAM AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.**

Орнитологическая информация Ornithological information						
Виды птиц Kinds of birds		Сроки перелетов Birds migration periods		Высота полета (м) Migration height (M)	Скорость полета (км/ч) Migration speed (KM/H)	Время полета Migration time of flight
		Весна/ Spring	Осень/ Autumn			
1.	Чайки Seagulls	Апрель/ April	Ноябрь/ November	≤1000	30-50	День Day
2.	Утки Ducks	20.05-15.06	15.09-15.11	≤ 1000 (день / day) ≤ 5000 (ночь / night)	70-150	День/ Day Ночь/ Night
3.	Гуси (Лебеди) Geese (Swans)	20.05-15.06	15.09-15.11	≤ 1000	40-60	День/ Day
4.	Кулики Sandpipers	Май-Июнь May-June	10.08-15.09	≤ 600	60-100	День/ Day
5.	Журавли Cranes	Май/ May	15.08-15.09	≤ 1200	40-60	День/ Day
6.	Воробьи Sparrows	15.04-15.05	Сентябрь/ September	≤ 800	40-70	День/ Day