

**АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ
АЭРОДРОМА.****УСДО
ТОЛЬКА****УСДО АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.**

1.	Контрольная точка аэродрома и ее координаты	635916с 0820302в
2.	Направление и расстояние от города	2км юго-восточнее с. Толька
3.	Абсолютная высота/расчетная температура	33м/107фт/-6.5°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома	-22м
5.	Магнитное склонение/годовые изменения	16°В (2020)/3.0°З
6.	Администрация: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS	Акционерное общество «Аэропорт Салехард», аэропорт Толька. 629382, ЯНАО, Красноселькупский район, с. Толька, ул. Комсомольская д.30, Аэропорт. Тел/Факс: (34932) 3-13-85 E-mail: air-tolka@yandex.ru АФТН: УСДОАПДУ
7.	Вид разрешенных полетов	ППП/ПВП
8.	Примечания	1. Система координат ПЗ-90.11 2. Аэродром годен к эксплуатации ВС: Ан-24, Ан-26, Ан-30, Як-40 и другие ВС 3-4 класса, вертолеты всех типов.

УСДО АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.

1.	Администрация	ПН-ПТ: 0300-1200; СБ, ВС: не работает
2.	Таможенная и иммиграционная службы	Нет
3.	Медицинская и санитарная служба	п/р АП
4.	Бюро САИ	ПН-СБ: 0200-1400; ВС: не работает
5.	Бюро информации ОВД (ARO)	Нет
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу	ПН-СБ: 0200-1300; ВС: не работает
7.	ОВД	п/р АП
8.	Заправка топливом	п/р АП
9.	Обслуживание	Нет
10.	Безопасность	к/с
11.	Противообледенение	Нет
12.	Примечания	1. Регламент работы АП: ПН-СБ: 0300-1400; ВС: не работает 2. Тм=UTC+5час

УСДО АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства	Нет
2.	Типы топлива/масел	ТС-1, жидкость ПВК «И-М»/Нет
3.	Средства заправки топливом/емкость	Имеются
4.	Средства по удалению льда	Имеются
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС	Нет
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС	Нет
7.	Примечания	Нет

УСДО АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.

1.	Гостиницы	Нет
2.	Рестораны	Нет
3.	Транспортное обслуживание	Нет
4.	Медицинское обслуживание	Больница в с. Толька
5.	Банк и почтовое отделение	Имеются в с. Толька
6.	Туристическое бюро	Нет
7.	Примечания	Нет

УСДО АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.

1.	Категория по уровню требуемой пожарной защиты	Категория 3
2.	Аварийно-спасательное оборудование	Имеется
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться	Имеются
4.	Примечания	Регламент работы ПАСОП: ПН-СБ: 0300-1400; ВС: не работает

УСДО АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ - УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.

1.	Виды оборудования для удаления осадков	Имеются
2.	Очередность удаления осадков	ВПП, РД 1, РД 2, МС, перрон, ВП
3.	Примечания	Нет

УСДО АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.

1.	Покрытие и прочность перронов	Грунт-летом, уплотненный снег-зимой
2.	Ширина, покрытие и прочность РД	РД 1, 2: 62м, грунт-летом, уплотненный снег-зимой. В зависимости от плотности грунта, снега.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера	ВПП 01: 32м/104фт ВПП 19: 32м/104фт ПП 6: 33м/107фт ПП 7: 33м/108фт
4.	Местоположение точек проверки VOR	Нет
5.	Местоположение точек проверки INS	Нет
6.	Примечания	Нет

УСДО АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, 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 на МС, Системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке - нет
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД	Маркировочные знаки ВПП и РД: посадочный «Т», осевой маркировочный, угловой маркировочный, боковых границ, зоны приземления, пограничный, центра ВПП, РД 1, РД 2. Огни: ВПП – белые-желтые; Огни: РД 1, 2 – синие (боковые рулежные).
3.	Огни линии «стоп»	Нет
4.	Примечания	Нет

УСДО АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

Обозначение препятствия	Вид препятствия	Местоположение препятствия	Абсолютная высота (м)	Наличие маркировки дневная / ночная	Примечания
1	2	3	4	5	6
См. GEN 3.1.6 АИП России.					

УСДО АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

1.	Соответствующий метеорологический орган	АМСГ 4 разряда Толька Ямало-Ненецкий филиал ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС»	
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы	ПН-СБ: 0230-1400; ВС-не работает; При необходимости регламент работы продлевается.	
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия	АМСГ 3 разряда Тарко-Сале	9час 0300-1200, 0600-1500, 0900-1800, 1200-2100
4.	Частота составления прогноза типа «тренд»	Нет	
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж	Индивидуальная консультация	
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки	Карты прогностические ветра и температуры, особых явлений погоды, бланки с METAR, SPECI, прогнозами TAF, GAMET, информация SIGMET, AIRMET, AIREP. Консультативная информация о вулканическом пепле и тропических циклонах, космической погоде. Русский, Английский	
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации	Приземные карты погоды, высотные карты AT-850-AT-200; Прогностические карты: ветра, температуры на высотах, ОЯП; Бланки: TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, снимки ИСЗ. Консультативная информация о вулканическом пепле и тропических циклонах, космической погоде. Предупреждения: по АД. S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , T, SWH, SWM, SIGMET, AIRMET, AIREP	
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации	ВСО-МИ	
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией	КДП МВЛ Толька	
10.	Дополнительная информация	Нет	

УСДО АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (РСН) и поверхность ВПП и КПП	Координаты порога ВПП, конца ВПП Волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
1	2	3	4	5	6
01	025.00° 009°	1900x75	Грунт	635843.28с 0820227.04в -22м	Нпор 32м/104фт
19	205.00° 189°	1900x75	Грунт	635938.89с 0820326.10в -22м	Нпор 32м/104фт
Уклон ВПП и КПП	Размеры КПП (м)	Размеры полос, свободных от препятствий, СЗ (м)	Размеры летной полосы (м)	Зона, свободная от препятствий, OFZ	Примечания
7	8	9	10	11	12
+0.013%	Нет	Нет	2200x200	Нет данных	Система координат ПЗ-90.11
-0.013%	Нет	200x150	2200x200	200x150	

УСДО АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.

Обозначение ВПП	РДР (м)	РДВ (м)	РДПВ (м)	РПД (м)	Примечания
1	2	3	4	5	6
01	1900	1900	1900	1900	Нет
19	1900	2100	1900	1900	Нет

УСДО АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света системы огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней линии ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
01	ОМИ 420м 1800кд	Зеленые	Нет	Нет	Нет	1900м, 60м, белые, последние 600м, желтые	Красные	Нет	Нет
19	Нет	Зеленые	Нет	Нет	Нет	1900м, 60м, белые, последние 600м, желтые	Красные	Нет	Нет

УСДО АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк местоположение и характеристики	Нет
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI). Анемометр, местоположение и освещение	Нет
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД	Боковые, в месте сопряжения РД 1, РД 2 и ВПП – синие, осевых – нет
4.	Резервный источник электропитания/время переключения	Имеется/30сек
5.	Примечания	Нет

УСДО АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида	ПП 6: 635931.53с 0820303.24в ПП 7: 635932.61с 0820310.55в
2.	Превышение TLOF/FATO	ПП 6: 33м/107фт ПП 7: 33м/108фт
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка	ПП 6: TLOF: 30x30м, бетон, PCN 21/R/A/X/T; FATO: 40x40м. ПП 7: TLOF: 30x30м, грунт, в зависимости от плотности грунта, снега; FATO: 40x40м.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO	Нет данных
5.	Объявленные располагаемые дистанции	Нет
6.	Огни приближения и огни зоны FATO	Нет
7.	Примечания	1. Взлет вертолетов с ПП 6 и ПП 7 в секторе Ам 270°-310° - ЗАПРЕЩЕН. 2. Размер зоны безопасности ПП 6, 7: 65x65м 3. Система координат ПЗ-90.11 4. Маркировка ПП: ПП 6: TLOF - дневная/ночная, FATO - дневная; ПП 7: TLOF, FATO - дневная.

УСДО АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.

1.	Обозначение и боковые границы	Только диспетчерская зона: Окружность радиусом 45км с центром (635913с 0820305в)	
2.	Вертикальные границы	Только диспетчерская зона: от земли до FL090	
3.	Классификация воздушного пространства	Класс С	
4.	Позывной и язык органа ОВД	Только-Вышка	Русский
5.	Абсолютная /относительная высота перехода	1550м/ 5030фт/ (1500)м	
6.	Примечания	1. Период использования: ПН-СБ: 0330-1400; ВС: не работает 2. Система координат ПЗ-90.02	

УСДО АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.

Обозначение службы	Позывной	Частота	Часы работы	Примечания
1	2	3	4	5
Для всех служб		121.500	п/п	Аварийная
		129.000	п/п	Резервная
КДП МВЛ	Только – Вышка	132.000	п/п	Нет
	Только – Транзит	118.000	п/п	Коммерческий канал

УСДО АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций (для VOR/ILS/MLS указать магнитное склонение)	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
1	2	3	4	5	6	7
ОПРМ	Б	609	п/п	635814.1с 0820156.2в		Система координат ПЗ-90.02

УСДО АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА.

Аэропортовые правила.

За соблюдение безопасных интервалов между ВС при запуске двигателей, их опробовании, рулении отвечает командир ВС.

Запуск двигателей ВС, их прогрев и опробование, движение по аэродрому производится решением командира ВС после получения им разрешения от диспетчера КДП МВЛ Толька.

Движение ВС по аэродрому осуществляется только по аэродромным знакам (стояка, РД, тумбы ВПП):

- рулением с использованием тяги ВС;
- буксировкой.

Если руление невозможно, экипажу ВС следует запросить буксировку через диспетчера Толька -Транзит на частоте 118.000МГц.

Руководит буксировкой ВС и отвечает за ее безопасность ответственный специалист участка технического обслуживания авиакомпании собственника.

При буксировке на ВС должны быть включены аэронавигационные огни, а на тягаче - габаритные и проблесковые огни.

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния покрытия, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости.

При буксировке ВС между руководителем буксировки и экипажем ВС должна поддерживаться двусторонняя связь по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Схемы руления и буксировки ВС спецавтотранспорта показаны на Карте наземного движения и размещения на стоянки.

Запуск двигателей ВС при буксировке запрещен.

При невозможности руления (буксировки), вертолетам разрешается перемещение (аэроуление) при наличии соответствующих условий, оговоренных в руководящих документах и РЛЭ ВС.

Руление на места стоянок и с них:

Руление или буксировка производится с разрешения диспетчера КДП МВЛ Толька. Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния покрытия, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости.

При буксировке ВС между руководителем буксировки и экипажем ВС должна поддерживаться двусторонняя связь по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, а за безопасность буксировки - лицо руководящее буксировкой на порученном участке.

Выруливание, заруливание (с) на перронные стояки МС 1, 2, 3, 4, 5 выполняется на тяге собственных двигателей либо буксировкой.

Лидирование по аэродрому не производится.

Прибытие.

За безопасность заруливания на МС отвечает специалист участка технического обслуживания авиакомпании собственника ВС или специалист по наземному обслуживанию воздушных судов аэропорта, обеспечивающий установку ВС на МС.

Отправление.

За безопасность выруливания на МС отвечает специалист участка технического обслуживания авиакомпании собственника ВС или специалист по наземному обслуживанию воздушных судов аэропорта, обеспечивающий установку ВС на МС.

Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов.

На перроне в летнее время МС 4 оборудуется якорными креплениями.

Зона стоянки для вертолетов.

Зона стоянки для вертолетов на перроне МС 1, 2., 3, 4, 5 для всех типов вертолетов. Посадочные площадки (ПП 6, 7) для вертолетов всех типов.

Перрон.

Перрон расположен северо-западнее ВПП, тип покрытия – грунт, имеет размеры 350x150 м, на перроне имеются пять мест стоянок для ВС. Маркировочный знак МС обозначает номер стоянки ВС, знак окрашивают в желтый цвет, цифры и окантовку - в черный цвет. МС 5 используется как противообледенительная зона.

Ограничения при рулении.

Безопасную скорость рулении определяет командир ВС. Развороты на ВПП, РД и перроне выполняются как можно с большим радиусом, избегая резкого торможения.

Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться.

Весь комплекс работ по подготовке и проведению эвакуации ВС с летного поля выполняют аварийно-спасательные расчеты организации, предприятия владельца ВС (авиакомпания эксплуатанта) в присутствии пожарно-спасательного расчета и расчета МСС аэропорта Толька. Согласно Плана эвакуации аварийного ВС с места авиационного происшествия на аэродроме аэропорта Толька.

Учебные и тренировочные полеты, технические и испытательные полеты, с использование в ВПП.

Тренировочные полеты с использованием ВПП выполняются на вертолетах МИ-8 с имитацией отказа одного двигателя и расчетом на посадку с коротким пробегом.

Ограничение полетов вертолетов.

Взлет вертолетов с ПП 6, 7 в секторе: Ам: 270°- 310° ЗАПРЕЩЕН.

УСДО АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.**Общие положения.**

Ограничения по снижению шума на аэродроме Толька:

- набор высоты с МПУ взлета 189° выполняется с максимально возможным градиентом согласно РЛЭ данного типа ВС;
- запрещены полеты ВС над поселком ниже высоты 500м/1640фт.

УСДО АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.**Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP).****Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP).**

При вылете маршрут руления ВС к линии предварительного старта ВПП 01/19 перед РД 1, РД 2 определяется диспетчером КДП МВЛ Толька по докладам экипажей воздушных судов. Руление ВС производится с максимальной осмотрительностью экипажа воздушного судна.

РД 1, РД 2, примыкающие к ВПП, считаются свободными, когда ВС по докладу экипажа займет ВПП 01/19.

При ограниченной видимости запрещается:

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

Диспетчер КДП МВЛ Толька, управляющий движением ВС по аэродрому:

- информирует экипажи ВС об ограничениях;
- дает указания о движении по аэродрому ВС по установленной схеме руления;
- информирует экипажи ВС о взаимном расположении ВС, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении.

Не разрешается движение ВС, при нахождении на пути его движения (на одной РД или ВПП) других ВС или любого транспортного средства.

Ответственность за выдерживание назначенного маршрута руления согласно наземным маркировочным знакам, маркировки/светотехническим средствам на площади маневрирования, возлагается на экипаж ВС.

Лидирование не предусмотрено.

При улучшении метеоусловий (при видимости 550 м и более) орган ОВД отменяет «Процедуры при ограниченной видимости» и информирует об этом главного оператора аэропорта (представителя) в целях информирования всех заинтересованных сторон.

ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP).

Для выполнения полетов в условиях ограниченной видимости разрешается использовать ВПП 01/19.

Светосигнальное оборудование: ВПП 01/19, ССО ОМИ «Светлячок»; РД 1, РД 2; площадь маневрирования аэродрома Толька не имеет соответствующего оборудования, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP) и машины сопровождения.

Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP).

Применяются процедуры выполнения вылетов в условиях ограниченной видимости при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550м. и более, при наличии тенденции к улучшению видимости на ВПП.

Описание наземных маркировочных знаков/светотехнических средств для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP).

Маркировочные знаки ВПП: входные, зоны приземления, центра ВПП, МПУ, местоположения.

РД 1, 2: знаки обозначения РД.

Боковые огни ВПП – белые-желтые, боковые рулежные огни – синие.

ВПП 01/19, РД оборудованы ССО ОМИ «Светлячок».

Отменяются процедуры выполнения вылетов в условиях ограниченной видимости при выпуске регулярной метеосводки со значением дальности видимости на ВПП (RVR) 550м и более, при наличии тенденции к улучшению видимости на ВПП.

Процедуры полетов по ППП

Общие положения

При полетах в диспетчерской зоне аэродрома Толька необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа в зону КДП МВЛ Толька;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующих органов ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ – диапазоне.

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляются в метрах по давлению аэродрома (QFE). Значение давления QNH в гПа передается органом ОВД по запросу экипажа ВС.

Назначение ВПП для взлета или посадки производится органом ОВД. Командир ВС обязан запросить другое направление для взлета или посадки, если выполнение взлета или посадки с текущим ветром не обеспечивает безопасности полета.

Разрешение на запуск, руление, буксировку (выталкивание)

При подготовке к вылету экипаж ВС получает метеорологическую информацию, номер рабочей ВПП и ее состояние от диспетчера КДП МВЛ (позывной Толька Вышка, частота 132.000МГц), докладывает номер МС и сообщает о готовности к получению диспетчерского разрешения на выполнение полета.

Запуск двигателей (включая опробование, прокрутку) осуществляется по разрешению диспетчера КДП МВЛ

Примечание: экипажу поисково-спасательного воздушного судна, при получении сигнала «Тревога» для проведения поисково-спасательной операции, разрешается запуск двигателей без запроса органа ОВД с последующим уведомлением диспетчера КДП МВЛ.

Руление и буксировка.

Руление на рабочей площади аэродрома осуществляется только по разрешению диспетчера КДП МВЛ (позывной Толька-Вышка, частота 132.000МГц).

Выруливание со стоянки и заруливание на стоянку осуществляется по сигналам специалиста инженерно-авиационной службы, который несет ответственность за безопасное выруливание (заруливание) ВС при соблюдении схем руления экипажем ВС.

Ответственность за соблюдение схем и правил руления несет командир ВС.

Лидирование ВС на аэродроме не предусмотрено.

Буксировка ВС на аэродроме не предусмотрена.

Указание главного оператора аэропорта является приоритетным в случае необходимости отклонения от схем расстановки и организации движения ВС.

Меры предосторожности при рулении ВС.

В зимних условиях перрон и РД могут быть покрыты укатанным снегом, льдом, маркировочные знаки могут не просматриваться. Экипажам ВС в этих условиях следует соблюдать особую осторожность при рулении.

Экипажам ВС также следует соблюдать особую осторожность при рулении на опасных участках - в местах, (сопряжении РД, перрона и исполнительного старта) из-за возможного несанкционированного выезда на ВПП.

Взлет, набор высоты.

Окончательное решение о производстве взлета принимает командир ВС. Диспетчерское разрешение на взлет не является принуждением экипажа ВС к его совершению.

При неготовности к взлету без остановки на исполнительном старте, экипаж ВС при выходе на связь с диспетчером КДП МВЛ должен сообщить о времени, необходимом для подготовки к взлету.

При выполнении взлета без остановки на исполнительном старте, взлет должен быть произведен не позже, чем через 1мин. После получения разрешения. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1мин, то экипаж ВС обязан запросить повторное разрешение на взлет.

Решение на взлет не от начала ВПП принимает командир ВС после согласования с диспетчером КДП МВЛ, если располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условий взлета. Ответственность за принятое решение о производстве взлета не от начала ВПП возлагается на командира ВС.

Решение на взлет при попутном ветре на ВПП принимает командир ВС после согласования с диспетчером КДП МВЛ. При этом попутная составляющая скорости ветра должна соответствовать нормам, установленным для каждого типа ВС. Ответственность за принятое решение о производстве взлета при попутном ветре, возлагается на командира ВС.

При невозможности выдерживания минимального градиента набора, экипаж ВС сообщает об этом органу ОВД и запрашивает разрешение на выполнение набора высоты по схеме ухода на второй круг в зоне ожидания над аэродромом Толька или выполнение «орбиты» на маршруте выхода.

Прилетающие ВС.

Окончательное решение о производстве посадки принимает командир ВС. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением к ее совершению.

Экипаж ВС получает метеорологическую информацию, номер рабочей ВПП и ее состояние от диспетчера КДП МВЛ на частоте 132.000МГц (позывной Толька Вышка).

Командир ВС после посадки обязан без промедления освободить ВПП и доложить об этом диспетчеру КДП МВЛ.

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующий орган ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД.

При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленным докладом об этом органу ОВД.

При необходимости, (например, в случае перегруженности аэродрома) прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания над ОПРМ.

Переход от полетов по ППП на полеты по ПВП производится по согласованию с органом ОВД.

Визуальный заход на посадку.

Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем или иницируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

При иницировании визуальных заходов на посадку, орган ОВД должен учитывать воздушную обстановку и нижнюю границу облаков на аэродроме не ниже высоты пролета точки КТН (500м)/1750фт.

Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП, при получении от него доклада о готовности к выполнению визуального захода на посадку.

Готовность экипажа ВС к выполнению визуального захода на посадку означает, что метеоусловия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и экипаж ВС имеет обоснованную уверенность (высота, скорость и конфигурация ВС) в выполнении визуального захода на посадку и посадки.

Органу ОВД запрещается принуждать экипаж к выполнению визуального захода на посадку.

Орган ОВД должен обеспечивать эшелонирование между воздушными судами, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

При выполнении визуального захода на посадку экипаж ВС поддерживает постоянный визуальный контакт с ВПП и ее ориентирами. При потере визуального контакта с ВПП и ее ориентирами экипаж ВС выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД.

При выполнении визуального захода на посадку ответственность за выдерживание безопасных высот полета, за безопасный пролет препятствий полностью возлагается на экипаж ВС.

Потеря (отказ) связи:

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж ВС (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в разделе ENR1.6 АИП России, при наличии устанавливает код ответчика 7600.

В случае принятия решения командиром ВС о производстве посадки на аэродроме Толька экипажу ВС необходимо:

- принять меры к восстановлению радиосвязи непосредственно или через другие ВС и пункты УВД, при необходимости может использоваться аварийная частота 121.500МГц;
- при возможности использовать сотовый тел.(34932) 3-16-67 КДП МВЛ Толька;
- войти в зону ожидания и выполнить полет в ней на нижнем безопасном эшелоне;
- снижение для захода на посадку начинать после пролета ОПРМ;
- при нахождении на предпосадочной прямой обозначить себя (по возможности) периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней;
- произвести посадку на аэродроме.

Процедуры полетов по ПВП.

Полеты по ПВП в районе аэродрома выполняются в визуальных метеоусловиях с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС, в соответствии с действующими правилами полетов в воздушном пространстве РФ, при наличии разрешения органа ОВД.

При входе в район аэродрома производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района полетов на давление QFE аэродрома (перевод шкалы барометрического высотомера на давление QNH района производится при выходе за пределы района аэродрома).

УСДО АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**Миграция птиц:****Сезонная.**

В летний период перелет мигрирующих птиц набирает полную силу с конца мая начало июня. С третьей декады июня интенсивность перелета мигрирующих видов заканчивается.

В осенний период во второй половине сентября начинается массовый перелет птиц на юг. Максимальная интенсивность перелета птиц наблюдается в конце сентября.

Суточная.

Суточная миграция начинается с наступлением утренних сумерек до начала вечерних сумерек.

УСДО АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ.

Карта аэродрома	AD 2.3 УСДО-31
Карта аэродрома	AD 2.3 УСДО-32
Карта аэродромного наземного движения и размещения на стоянке	AD 2.3 УСДО-33
Карта района	AD 2.3 УСДО-55
Карта района МВЛ	AD 2.3 УСДО-56
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 01)	AD 2.3 УСДО-69
Карта стандартного вылета по приборам (ВПП 19)	AD 2.3 УСДО-70
Карта стандартного прибытия по приборам (ВПП 01/19)	AD 2.3 УСДО-87
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (ОПРМ) ВПП 01)	AD 2.3 УСДО-97
Карта захода на посадку по приборам (ОПРС (ОПРМ) обратного старта ВПП 19)	AD 2.3 УСДО-98