

УРВА АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
URWA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРВА АСТРАХАНЬ
URWA ASTRAKHAN

УРВА АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URWA AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	461700с 0480023в 1251.73 м от порога ВПП 09 461700N 0480023E 1251.73 M from THR 09
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	8 км Ю центра г. Астрахань 8 KM S of the centre of Astrakhan
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	-19 м/25°С -19 M/25°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения Mag var/Annual change	8°В 8°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Аэропорт Астрахань», Россия, 414021, г. Астрахань, Аэропортовский проезд, 1, Литер строения 2 Open Joint Stock Company "Astrakhan Airport" Liter stroenia 2, 1 Aeroportovskiy proezd, Astrakhan, 414021, Russia Тел./Tel.: (8512) 39-33-30 Факс/Fax: (8512) 39-42-53 AFS: УРВААПДУ/ URWAAPDU E-mail:mail@airport.astrakhan.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Координаты опубликованы в системе координат ПЗ-90.02 The coordinates are published in PZ-90.02 coordinate system

УРВА АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URWA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0430-1300 СБ,ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0430-1300 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро AIS по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОБД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОБД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм=UTC+4 час. LT=UTC+4 HR

УРВА АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URWA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 7 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1(RT) TS-1(RT) (equivalent to Jet A-1)
3.	Средства заправки топливом/емкость/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются. 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	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВА АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
URWA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту Airport Hotel
2.	Рестораны Restaurants	Имеются. AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, троллейбус Bus, taxis, trolleybuses
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Врачебный здравпункт в аэровокзале, служба скорой помощи и больницы в г. Астрахань Medical aid post in the terminal building, ambulance service, hospitals in the city of Astrakhan
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются в г. Астрахань AVBL in the city of Astrakhan
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В г. Астрахань In Astrakhan
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВА АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
URWA AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	Отсутствуют гидродъемники на все типы ВС. Указанное оборудование предоставляется авиакомпаниями. Hydraulic jacks for all ACFT types are absent at AD. Mentioned facilities shall be provided by airlines.

УРВА АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
URWA AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

УРВА АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.
URWA AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон 1 (МС: 1А, 1-4, 8-12) – армобетон, усиленный асфальтобетоном, PCN 56/R/B/X/T, смешанное Apron 1 (stands: 1A, 1-4, 8-12) – reinforced Concrete strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 56/R/B/X/T, mixed Перрон 2 (МС: 5-7, 13-22) – асфальтобетон, PCN 89/F/C/X/T Apron 2 (stands: 5-7, 13-22) – Asphalt-Concrete, PCN 89/F/C/X/T Перрон правительственных самолетов (МС 01 и МС 02) – асфальтобетон, PCN 76/F/C/X/T Apron for government aircraft (stand 01 and stand 02) – Asphalt-Concrete, PCN 76/F/C/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: А – 22.5 М, армобетон, усиленный асфальтобетоном/ reinforced Concrete strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 64/R/B/X/T, смешанное/mixed В – 22.5 М, армобетон, усиленный асфальтобетоном/ reinforced Concrete strengthened by Asphalt-Concrete, PCN 59/R/B/X/T, смешанное/mixed С – 22.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 65/F/C/X/T D – 22.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 63/F/C/X/T 4 – 25 М, грунт/Grass 5 – 11.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 10/F/C/Y/U
3.	Местоположение и превышение мест проверки высот 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

**УРВА АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**
URWA 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, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY edge, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВА АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
URWA AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.



Смотри раздел GEN 3.1.6, “Электронные данные о местности и препятствиях”, AIP России Книга 1
See GEN 3.1.6, “Electronic Terrain and Obstacle Data” of AIP Russia Book 1

УРВА АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
URWA AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦГ Астрахань Astrakhan aeronautical meteorological station (civil)
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление ТАФ, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМЦГ Астрахань 9 час. Astrakhan aeronautical meteorological station (civil) 9 HR
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, прогноз ветров и температуры на высотах, карты особых явлений погоды, сводки METAR, SPECI, TAF, SIGMET, AIRMET, GAMET, AIREP, информация о вулканическом пепле и тропических циклонах. Рус., англ. Charts, forecasts of upper wind and upper-air temperature, charts of significant weather phenomena, METAR, SPECI, TAF, SIGMET, AIRMET, GAMET, AIREP summaries, information about volcanic ash and tropical cyclones. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S ₃ , S _{3k} , S _m , P _{sw} , P ₈₅ , P ₇ , P ₅ , P ₄ , P ₃ , P ₂₅ , P ₂ , P ₁₅ , P ₁ , U ₉₂ , U ₈₅ , U ₇ , U ₅ , U ₄ , U ₃ , U ₂ , AW-1, AW-11
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	КРАМС-4 (Комплексная радиотехническая аэродромная метеорологическая станция) Aerodrome meteorological station (KRAMS-4)
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Подход, Круг, Вышка APP, Krug, Tower
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРВА АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URWA AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение 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
Designation RWY NR	TRUE & 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 APCH RWY
1	2	3	4	5	6
09	096°48'23" 89°	3200x45	PCN 63/F/C/X/T 2503 M – reinforced Concrete strengthened by Asphalt-Concrete, last 697 M – Asphalt-Concrete	461704.50N 0475924.48E — —	THR –21.9 M
27	276°50'10" 269°	3200x45	PCN 63/F/C/X/T 697 M – reinforced Concrete strengthened by Asphalt-Concrete, last 2503 M – Asphalt-Concrete	461652.19N 0480152.90E — —	THR –21.4 M
11	121°01' 113°	1950x100	Grass	461657.84N 0475940.77E — —	THR –22 M
29	301°01' 293°	1950x100	Grass	461625.49N 0480058.81E — —	THR –24 M

Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY - SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3500x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3500x300	нет/NIL	
0.087%	нет/NIL	400x180	2250x180	нет/NIL	
0.087%	нет/NIL	80x180	2250x180	нет/NIL	

УРВА АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
URWA AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерван- ного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистан- ция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
09	3200	3600	3200	3200	нет/NIL
From TWY A	2772	3172	2772		
From TWY B	2409	2809	2409		
27	3200	3600	3200	3200	нет/NIL
From TWY C	2511	2911	2511		
11	1950	2350	1950	1950	нет/NIL
29	1950	2030	1950	1950	нет/NIL

УРВА АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
URWA AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближе- ния APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления TDZ LGT LEN	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет огра- нчительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M), colour	Приме- чания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI слева/left 3°00'	нет NIL	нет NIL	3200 M, 58 M 2600 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
27	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI слева/left 3°00'	нет NIL	нет NIL	3200 M, 58 M 2600 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УРВА АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
URWA 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: на всех РД, осевые: нет Edge: all TWY, centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД/ 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВА АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URWA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	293°/1272 м от КТА – 293°/1272 M from ARP –
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	-23 м -23 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 150x30 м, асфальтобетон, PCN 10/F/C/Y/U, маркировка (дневная) - имеется Rectangle 150x30 M, Asphalt-Concrete, PCN 10/F/C/Y/U, marking (day) - AVBL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	—
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	Вертодром не используется. Посадка вертолётов производится на ВПП 09/27 или ВПП 11/29 по указанию ДС. Helicopter is not AVBL. Landing of HEL shall be carried out on RWY 09/27 or grass RWY 11/29 by ATC unit instruction. Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРВА АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URWA AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Астрахань диспетчерский район /Astrakhan CTA: 462541N 0485946E – далее по госгранице до / then along the state border to 462224N 0491112E – 462130N 0491148E – 455200N 0485655E – 453306N 0481906E – 454657N 0464025E – 461500N 0465200E – 464142N 0470419E – 462541N 0485946E Примечание: Вне времени работы аэродрома Астрахань (При- волжский)/ Note: Outside Astrakhan (Privolzhskiy) AD OPR HR: 462541N 0485946E – далее по госгранице до / then along the state border to 462224N 0491112E – 462130N 0491148E – 455200N 0485655E – 453306N 0481906E – 454657N 0464025E – 461500N 0465200E – 462541N 0485946E Астрахань диспетчерская зона / Astrakhan CTR: 463050N 0482413E – далее по часовой стрелке по дуге радиу- сом 40 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 40 KM centred at (461700N 0480023E) до/to – 463610N 0474558E – 463050N 0482413E Примечание: Вне времени работы аэродрома Астрахань (При- волжский)/Note: Outside Astrakhan (Privolzhskiy) AD OPR HR: 462325N 0483002E далее по часовой стрелке по дуге радиусом 40 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 40 KM centred at 461700N 0480023E до / to 461822N 0472915E – 462325N 0483002E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Астрахань диспетчерский район /Astrakhan CTA: Выше 300 м AGL до эшелона FL200 / above (300) M AGL – FL200 Астрахань диспетчерская зона / Astrakhan CTR: От земли до FL050 / GND – FL050
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Астрахань-Подход русский, английский Astrakhan- Approach RUS, ENG
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

УРВА AD 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URWA 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		129.000 121.500	к/с H24	Reserve FREQ Emergency FREQ
ДПП APP	Астрахань-Подход Astrakhan-Approach	126.000	к/с H24	
ДПК Radar	Астрахань-Круг Astrakhan-Krug	120.600	к/с H24	
Вышка TWR	Астрахань-Вышка Astrakhan-Tower	118.600	к/с H24	Доп. вып. функции Старта, Руления и Посадки Additionally serves as Start, Taxiing and Landing
АТИС ATIS	Астрахань-АТИС Astrakhan-ATIS	131.500 125.625	к/с H24	RUS ENG
	Астрахань-Транзит Astrakhan-Transit	131.900	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel рус./RUS
	Астрахань-Земля Astrakhan-Ground	119.000		Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up

УРВА AD 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URWA AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное скло- нение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения	Канал	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
	ID	Channel	Hours of operation	Site of transmit- ting antenna coordinates	Elevation of DME transmit- ting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (8°E/-)	ACT AST	116.1	к/с H24	461652.3N 0480033.0E	0 M	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 09 ILS кат I (8°B/-) LOC 09 ILS CAT I (8°E/-)	ИГЖ IGV	110.3	ПП HS	461649.1N 0480229.7E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 09 GP 09		335.0	ПП HS	461707.7N 0475937.7E		3°00', RDH 15.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 09 LOM 09	ГЖ GV	650	ПП HS	461719.3N 0475625.3E		269°MAG/3.864 KM to RWY 09 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 09 LMM 09	Г G	315	ПП HS	461708.1N 0475842.5E		269°MAG/0.906 KM to RWY 09 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 27 ILS кат I (8°B/-) LOC 27 ILS CAT I (8°E/-)	ИБЙ IBJ	110.5	ПП HS	461706.6N 0475858.8E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 27 GP 27		329.6	ПП HS	461657.2N 0480140.4E		3°00', RDH 15.8 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
DME 27 DME 27	ИБЙ IBJ	CH 42X	ПП HS	461657.2N 0480140.4E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV RNAV (GNSS)	УРВА URWA	108.650 CH 22081	к/с H24			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 09 GLS кат I GBAS (H) 09 GLS CAT I	G09A	CH 20437	к/с H24	461713.9N 0480010.5E		3°00', TCH 15.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 27 GLS кат I GBAS (H) 27 GLS CAT I	G27A	CH 20848	к/с H24			3°00', TCH 16.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением или буксировкой спецмашинами.

Руление и буксировка производятся строго по осевым линиям рулежных дорожек и перрона на пониженной скорости.

Установка ВС на МС 01, 02, 1А производится «носом» на восток или на запад.

Выруливание с МС 1А производить на малом газу на пониженной скорости.

МС 1А используется при свободных МС 1 и МС 2.

МС 20 используется при свободных МС 18 и МС 19.

МС 21 используется при свободных МС 16 и МС 17.

МС 22 используется при свободных МС 14 и МС 15.

Установка ВС на МС 8-22 производится «носом» на север или на юг.

Установка ВС на МС 1-7 производится «носом» на север.

Разрешается установка ВС на МС 3 «носом» на восток или запад.

При установке ВС В737-800, А-320, А-321 на МС 14-18 «носом» на север руление ВС и движение спецтранспорта за МС 14-18 **ЗАПРЕЩЕНО**. Подъезд спецтранспорта к ВС разрешен только под руководством лица, ответственного за обслуживание ВС.

Установка ВС В737-800, А-320, А-321 на МС 14-18 «носом» на юг **ЗАПРЕЩЕНА**.

При установке ВС В767-400 на МС 1, 20-22 **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** движение спецтранспорта за хвостами ВС. Подъезд спецтранспорта к ВС разрешен только под руководством лица, ответственного за обслуживание ВС.

Заруливание/выруливание ВС и вертолетов в темное время суток на/с МС 8-12 производится за машиной сопровождения.

2. Руление на места стоянки и с них

Руление ВС за МС 13-19 при занятых МС 20-22 **ЗАПРЕЩЕНО**.

Заруливание/выруливание ВС В767, Ил-76 с/на РД А на/с РД В по оси руления перрона - при свободных МС 1-4 (1А), 8-13.

Заруливание/выруливание ВС Ту-204, Ту-214 с/на РД А на/с РД В по оси руления перрона - при свободных МС 1-4 (1А), 8-12.

Заруливание/выруливание ВС с/на РД А на/с РД Д по оси руления перрона осуществляется следующим образом:

а) ВС В767, Ил-76 - при свободных МС 1-6 (1А), 8-19;

б) ВС Ту-204, Ту-214 - при свободных МС 1-4 (1А), 8-12.

Заруливание/выруливание с/на РД А на/с РД Д (РД В) за МС 8-12 между МС 12 и МС 13 на ось руления перрона осуществляется следующим образом:

а) ВС Ту-214, Ту-204, Ан-12, Ту-154, Ил-18, Як-42, В737-500, В737-600, В737-700, В737-800, А-321, А-320,

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

ACFT movement about the aerodrome shall be executed by taxiing or towing using special towing tractors.

ACFT taxiing and towing shall be executed at reduced speed strictly along TWY centre lines and apron taxi guide lines.

Parking of ACFT onto stands 01, 02, 1A shall be executed facing east or facing west.

Taxiing of ACFT out of stand 1A shall be executed at idle power and reduced speed.

Stand 1A is AVBL for parking of ACFT when stands 1 and 2 are vacant.

Stand 20 is AVBL for parking of ACFT when stands 18 and 19 are vacant.

Stand 21 is AVBL for parking of ACFT when stands 16 and 17 are vacant.

Stand 22 is AVBL for parking of ACFT when stands 14 and 15 are vacant.

Parking of ACFT onto stands 8-22 shall be executed facing north or facing south.

Parking of ACFT onto stands 1-7 shall be executed facing north.

Parking of ACFT onto stand 3 is permitted facing east or facing west.

During parking of B737-800, A-320, A-321 ACFT onto stands 14-18 facing north taxiing of ACFT and movement of special vehicles behind these stands is **PROHIBITED**. It is permitted for special vehicles to access the ACFT under the supervision of the personnel responsible for ACFT servicing.

Parking of B737-800, A-320, A-321 ACFT onto stands 14-18 facing south is **PROHIBITED**.

During parking of B767-400 ACFT onto stands 1, 20-22 movement of special vehicles behind ACFT tail-ends is **PROHIBITED**. It is permitted for special vehicles to access the ACFT under the supervision of the personnel responsible for ACFT servicing.

When it is dark taxiing of ACFT and HEL into and out of stands 8-12 shall be executed after "Follow-me" vehicle.

2. Taxiing to and from stands

Taxiing of ACFT behind stands 13-19 when stands 20-22 are occupied is **PROHIBITED**.

Taxiing of B767, Il-76 ACFT from TWY A onto TWY B and from TWY B onto TWY A along apron taxi guide line shall be executed when stands 1-4 (1A), 8-13 are vacant.

Taxiing of Tu-204, Tu-214 ACFT from TWY A onto TWY B and from TWY B onto TWY A along apron taxi guide line shall be executed when stands 1-4 (1A), 8-12 are vacant.

Taxiing of ACFT from TWY A onto TWY D and from TWY D onto TWY A along apron taxi guide line shall be executed as follows:

а) B767, Il-76 ACFT - when stands 1-6 (1A), 8-19 are vacant;

б) Tu-204, Tu-214 ACFT - when stands 1-4 (1A), 8-12 are vacant.

Taxiing of ACFT from TWY A onto TWY D (TWY B) and from TWY D (TWY B) onto TWY A behind stands 8-12 between stands 12 and 13 to apron taxi guide line shall be executed as follows:

а) Tu-214, Tu-204, An-12, Tu-154, Il-18, Yak-42, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, А-321, А-320,

A-319, An-74, Ил-114 – при свободных МС 8-12;

b) ВС В767, Ил-76 – при свободных МС 8-19, 4-6.

Заруливание ВС Ил-76, В767 с РД D осуществляется следующим образом:

- a) на МС 20 - через МС 21 при свободных МС 16-19, 21;
- b) на МС 21 - через МС 20 при свободных МС 16-19, 20;
- c) на МС 21 - через МС 22 при свободных МС 14-19, 22;
- d) на МС 22 - через МС 21 при свободных МС 14-19, 21.

Выруливание ВС Ил-76, В767 на РД D осуществляется следующим образом:

- a) с МС 21 - при свободных МС 18-19;
- b) с МС 22 - при свободных МС 16-19.

Заруливание ВС Ил-76, Ту-204, Ту-214, В767 на МС с РД В за МС 13–19 осуществляется следующим образом:

a) на МС 20 - при свободных МС 13-19, 21, 22;

- b) на МС 21 - при свободных МС 13-17, 22;
- c) на МС 22 - при свободных МС 13-15.

Заруливание с РД В по оси руления перрона ВС Ил-76, В767:

- a) на МС 20 производить через МС 21 при свободных МС 4-6, 12-19, 21;
- b) на МС 21 производить через МС 20 при свободных МС 4-6, 12-19, 20.

Заруливание с РД В по оси руления перрона ВС В737-800, А-321, А-320:

- a) на МС 20 «носом» на юг производить при свободных МС 18, 19;
- b) на МС 21 «носом» на юг производить при свободных МС 16, 17;
- c) на МС 22 «носом» на юг производить при свободных МС 14, 15.

Заруливание с РД В по оси руления перрона ВС Ту-204, Ту-214:

- a) на МС 20 производить через МС 21 при свободной МС 12;
- b) на МС 21 производить через МС 20 при свободной МС 12.

Выруливание на РД В Ту-204, Ту-214 с МС 20-22 при свободной МС 12.

Выруливание на РД В Ил-76, В767:

- a) с МС 20 - при свободных МС 4-6, 12-17;
- b) с МС 21 - при свободных МС 4-6, 12-15;
- c) с МС 22 - при свободных МС 4-6, 12-13.

Заруливание с РД В за МС 8-12:

- a) на МС 1-3 (1А) - при свободных МС 8-12;
- b) на МС 4 - при свободных МС 10-12 через МС 11.

В случае производственной необходимости запуск и опробование двигателей воздушных судов производится на ВПП в районе РД В с установкой ВС по оси ВПП с МК посадки 089° или МК посадки 269° с разрешения диспетчера «Астрахань-Вышка». По РД 5 перемещение ВС производится только буксировкой.

A-319, An-74, Ил-114 – when stands 8-12 are vacant;

b) B767, Ил-76 ACFT - when stands 8-19, 4-6 are vacant.

Taxiing of Ил-76, B767 ACFT from TWY D shall be executed as follows:

- a) into stand 20 - through stand 21 when stands 16-19, 21 are vacant;
- b) into stand 21 - through stand 20 when stands 16-19, 20 are vacant;
- c) into stand 21 - through stand 22 when stands 14-19, 22 are vacant;
- d) into stand 22 - through stand 21 when stands 14-19, 21 are vacant.

Taxiing of Ил-76, B767 ACFT onto TWY D shall be executed as follows:

- a) from stand 21 - when stands 18-19 are vacant;
- b) from stand 22 - when stands 16-19 are vacant.

Taxiing of Ил-76, Ту-204, Ту-214, B767 ACFT from TWY B into stands behind stands 13-19 shall be executed as follows:

- a) into stand 20 - when stands 13-19, 21, 22 are vacant;
- b) into stand 21 - when stands 13-17, 22 are vacant;
- c) into stand 22 - when stands 13-15 are vacant.

Taxiing of Ил-76, B767 ACFT from TWY B along apron taxi guide line shall be executed as follows:

- a) into stand 20 - through stand 21 when stands 4-6, 12-19, 21 are vacant;
- b) into stand 21 - through stand 20 when stands 4-6, 12-19, 20 are vacant.

Taxiing of B737-800, А-321, А-320 ACFT from TWY B along apron taxi guide line shall be executed as follows:

- a) into stand 20 - facing south when stands 18, 19 are vacant;
- b) into stand 21 - facing south when stands 16, 17 are vacant;
- c) into stand 22 - facing south when stands 14, 15 are vacant.

Taxiing of Ту-204, Ту-214 ACFT from TWY B along apron taxi guide line shall be executed as follows:

- a) into stand 20 - through stand 21 when stand 12 is vacant;
- b) into stand 21 - through stand 20 when stand 12 is vacant.

Taxiing of Ту-204, Ту-214 ACFT out of stands 20-22 onto TWY B shall be executed when stand 12 is vacant.

Taxiing of Ил-76, B767 ACFT onto TWY B shall be executed as follows:

- a) out of stand 20 - when stands 4-6, 12-17 are vacant;
- b) out of stand 21 - when stands 4-6, 12-15 are vacant;
- c) out of stand 22 - when stands 4-6, 12-13 are vacant.

Taxiing of ACFT from TWY B behind stands 8-12 shall be executed as follows:

- a) into stands 1-3 (1А) - when stands 8-12 are vacant;
- b) into stand 4 - through stand 11 when stands 10-12 are vacant.

In case of operational necessity engines start-up and run-up shall be executed on the RWY near TWY B when ACFT is parked along RWY centre line on landing heading 089 DEG MAG or on landing heading 269 DEG MAG by "Astrakhan-Tower" controller's clearance. Movement of ACFT along TWY 5 shall be executed only by towing.

Руление (буксировка) производится с разрешения диспетчера «Астрахань-Вышка». Скорость руления выбирает КВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС.

Установка вертолетов разрешена на МС 01, 02, 1А, 1-19, 40-43.

Для вертолетов типа Ка-32, Ка-226, Ми-8:

а) установку на тупиковые стоянки (МС 1-7) производить «носом» на север;

б) заруливание на тупиковую стоянку «носом» на юг производить буксировкой через соседнюю свободную стоянку, соблюдая эксплуатационный радиус поворота;

с) выруливание с тупиковых стоянок производить буксировкой до мест запуска двигателей, расположенных на оси руления перрона и в точках запуска на РД А, РД В до границы критической зоны РМС;

д) при необходимости выполнения полета, обеспечивающего поисково-спасательные работы, разрешается запуск двигателей на МС 7 и выруливание с него на тяге собственных двигателей. Для Ми-8 выруливание с МС 7 разрешено только при свободном МС 6. Безопасность при этом осуществляется инженерно-техническим персоналом ИАС в соответствии с Правилами технического обслуживания вертолетов;

е) заруливание/выруливание на/с МС 40-42 с/на перрон осуществлять только буксировкой;

ф) заруливание/выруливание на/с МС 8 на тяге собственных двигателей выполнять при свободном МС 9;

г) заруливание/выруливание на/с МС 19 на тяге собственных двигателей осуществлять при свободном МС 18.

Для вертолета типа ЕС-135:

а) заруливание/выруливание с/на МС 43 производится перемещением. Ответственность за безопасное маневрирование ВС при перемещении, рулении, буксировке возлагается на КВС;

б) для вертолетов, при необходимости, по разрешению диспетчера «Астрахань-Вышка» допускается руление по воздуху (перемещение) с МС 8-19 на ВПП при вылете и с ВПП на МС при прилете, при условии соблюдения ограничений, изложенных в РЛЭ, и требований ФАП полетов в ВП РФ. Перемещение осуществлять на высоте не более 10 м, при НГО не менее 50 м и видимости не менее 500 м. Ответственность за соблюдение интервалов в соответствии с ФАП полетов в ВП РФ несет КВС.

Буксировку всех типов ВС с МС 1-7 для запуска двигателей производить на ось руления перрона или в точки запуска на РД А, РД В до границы критической зоны РМС.

Taxiing (towing) shall be executed by "Astrakhan-Tower" controller's clearance. Taxiing speed shall be determined by pilot-in-command depending on condition of TWY, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions. In all cases taxiing speed should not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual for specified ACFT type.

Pilot-in-command is responsible for the observance of taxiing rules.

Parking of HEL is permitted on stands 01, 02, 1A, 1-19, 40-43.

For Ka-32, Ka-226, Mi-8 HEL:

a) parking of HEL onto cul-de-sac stands 1-7 shall be executed facing north;

b) taxiing into a cul-de-sac stand facing south shall be executed by towing through adjacent vacant stand maintaining the operational radius of turn;

c) taxiing out of cul-de-sac stands to engines start-up points located on apron taxi guide line and on TWY A, TWY B before ILS critical area shall be executed by towing;

d) when conducting a search and rescue flight it is permitted to execute engines start-up on stand 7 and taxi out of this stand under own engines power. Taxiing of Mi-8 HEL out of stand 7 shall be executed only when stand 6 is vacant. In this case safety shall be provided by the engineers of the Aerodrome Engineering Service in accordance with HEL technical maintenance rules;

e) taxiing of ACFT into/out of stands 40-42 from/onto the apron shall be executed only by towing;

f) taxiing of ACFT into/out of stand 8 under own engines power shall be executed when stand 9 is vacant;

g) taxiing of ACFT into/out of stand 19 under own engines power shall be executed when stand 18 is vacant.

For EC-135 HEL:

a) taxiing into/out of stand 43 shall be executed by air. Pilot-in-command is responsible for ACFT safe manoeuvring during air-taxiing, taxiing and towing;

b) if necessary, upon obtaining "Astrakhan-Tower" controller's clearance, it is permitted for HEL to air taxi out of stands 8-19 onto the RWY during departure and from the RWY into the stand during arrival provided that restrictions stated in the Aeroplane Flight Manual and requirements of the Federal Aviation Regulations for flights executed within the airspace of the Russian Federation are observed. Air taxiing shall be executed at the height of not more than 10 m, with ceiling not less than 50 m and visibility not less than 500 m. Pilot-in-command is responsible for maintaining intervals in accordance with the Federal Aviation Regulations for flights executed within the airspace of the Russian Federation.

Towing of all types of ACFT out of stands 1-7 for engines start-up shall be executed to apron taxi guide line or to engines start-up points on TWY A, TWY B before ILS critical area.

УРВА АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Для снижения неблагоприятного воздействия авиационного шума на территориях в окрестностях аэропорта Астрахань следует применять комплекс специальных мероприятий, основанный на национальной эксплуатации существующего парка ВС, ограничении или исключении ночных полетов наиболее шумных типов самолетов.

При этом является обязательным выполнение приемов по снижению шума на этапе взлета и захода на посадку.

Часть I**ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ****1. Общие положения**

Взлет и набор высоты самолетов Ту-154, Ту-134, Як-42 и Ил-76 с обоими курсами выполняется с выпущенной механизацией крыла на постоянной скорости (V+20) км/ч и уменьшением режима работы двигателей до оговоренной Руководством по летной эксплуатации величины (с учетом конкретных метеословий и взлетных характеристик) на удалении 4.5 км от начала разбега для самолетов Ту-154, Ту-134, Як-42 и при наборе высоты (220) для самолетов Ил-76.

Первый разворот следует выполнять при удалении не более 6.5 км от начала разбега с радиусом 4 км.

2. Ограничения

Согласно РЛЭ.

3. Специальные процедуры взлета

Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них (ICAO Doc 8168, том I, часть V, гл.3).

Часть II**ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ****1. Общие положения**

При заходе на посадку применяются методы, предусмотренные Руководством по летной эксплуатации конкретных типов ВС и связанные с подходом к ВПП с гладким крылом и дальнейшим выпуском шасси и закрылков (на промежуточный угол) перед входом в глиссаду и довыпуском закрылков на глиссаде.

Особое внимание следует обратить на требования о необходимости выдерживания при заходе на посадку одинакового режима работы всех двигателей, что приводит к заметному снижению шума.

2. Ограничения

Согласно РЛЭ.

URWA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

For reducing the unfavourable effect of aviation noise on the territories in the outskirts of Astrakhan airport one should apply the complex of special measures based on the national operation of the existing aircraft fleet, restriction or exception of night flights of the noisiest aircraft types.

At that it is obligatory to execute noise abatement procedures during take-off and approach phases.

Part I**NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE****1. General provisions**

Take-off and climbing of Tu-154, Tu-134, Yak-42 and Il-76 aircraft on both headings shall be executed with extended wing high-lift devices at a constant speed (V+20) km/h and engines power reduced to the value specified in the Aeroplane Flight Manual (taking into account actual meteorological conditions and take-off performances) at a distance of 4.5 km from the start of the run for Tu-154, Tu-134, Yak-42 aircraft and during climbing to (220) for Il-76 aircraft.

The initial turn should be executed at a distance not more than 6.5 km from the start of the run with a radius of 4 km.

2. Restrictions

As in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

3. Special take-off procedures

The flight crews shall apply two special take-off and climb procedures: NADP 1 and NADP 2, and a pilot-in-command may use any of them for reaching the necessary effect (ICAO Doc 8168, Volume I, Part V, Chapter 3).

Part II**NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE****1. General provisions**

For approach, the flight crews shall apply the techniques specified in the Aeroplane Flight Manual for specific aircraft types supposing that the approach to the RWY shall be carried out with a clean wing with subsequent extension of the landing gear and flaps (to the intermediate angle) before intercepting the glide path and further extension of flaps on the glide path.

Special attention should be paid to the requirement of maintaining the same power of all engines during approach which results in essential noise abatement.

2. Restrictions

As in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

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

Отступлений от требований и правил полетов, действующих на территории России - нет.

Особенностью выполнения полетов в СТА и СТР аэродрома Астрахань является близкое расположение г. Астрахань и ведомственного аэродрома Приволжский. В связи с этим введены дополнительные ограничения:

- схемы заходов на посадку и схемы выходов независимо от рабочего старта исключают полеты над городом;

- заход на посадку и посадку с МК 113° в период работы аэродрома Приволжский производить после согласования службы ОВД аэродрома Астрахань с РП аэродрома Приволжский и при наличии непрерывного радиолокационного контроля диспетчера аэродрома Астрахань;

- нижний эшелон в зонах ожидания равен 1200 м.

Визуальный заход на посадку

Разрешение на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна при наличии следующих условий:

- у экипажа имеется возможность поддерживать визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами, о чем органу ОВД производится доклад;

- метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и посадку, о чем также производится доклад органу ОВД.

После запроса экипажа о выполнении визуального захода на посадку орган ОВД оценивает воздушную обстановку и разрешает (или запрещает с указанием причин) визуальный заход.

При выполнении визуального захода на посадку экипаж ВС поддерживает постоянный визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами.

При выполнении визуального захода на посадку ответственность за выдерживание безопасных высот полета, безопасный пролет препятствий и выдерживание эшелонирования относительно находящегося впереди воздушного судна после его обнаружения, возлагается на экипаж ВС.

Высота выполнения маневра после взлета для самолетов 4-го класса и вертолетов равна (100), для самолетов 1-3 классов - (200).

Дальнейший полет выполняется по указанию диспетчера.

Взлет и посадка ВС при попутном ветре с учетом Ксц разрешается в случаях, когда это направление является оптимальным по приему (выпуску) ВС и в случаях, когда выполнение их против ветра не обеспечивает безопасности или взлет и посадка в этом направлении запрещены. При этом попутная составляющая, скорости ветра должна соответствовать нормам, установленным РЛЭ каждого типа ВС.

Радиолокационное наведение и порядок следования

Радиолокационное обслуживание в районе аэродрома осуществляется диспетчером ДПП и ДПК аэропорта Астрахань.

Карты радиолокационного наблюдения не публикуются.

URWA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURE**General**

There are no deviations from the requirements and flight rules valid on the territory of Russia.

The peculiarity of flight operations in CTA and CTR of Astrakhan aerodrome is a close location of Astrakhan city and Privolzhsky aerodrome of other than civil aviation. Due to this additional restrictions are applied as follows:

- approach procedures and SID irrespective of operational heading do not allow flights over the city;

- the approach procedure and landing on heading 113° MAG during the operational hours of Privolzhsky aerodrome shall be carried out after coordination between the ATS unit of Astrakhan aerodrome and Flight Control Officer of Privolzhsky aerodrome and under continuous radar control by the controller of Astrakhan aerodrome;

- the lower flight level in the holding areas is 1200 m.

Visual approach

The clearance to execute visual approach shall be requested by the flight crew in the presence of the following conditions:

- the flight crew is able to maintain a visual contact with RWY and (or) its references and report it to ATS unit;

- meteorological conditions allow to execute visual approach and landing, the flight crew reports it to ATS unit.

After obtaining the flight crew's request for execution of visual approach ATS unit evaluates an air situation and issues the clearance to execute visual approach (or prohibits its execution indicating the reasons).

While executing visual approach the flight crew shall maintain continuous visual contact with the runway and/or its references.

The responsibility for maintaining safe flight altitudes, safe overflying of obstacles, maintaining separation from preceding ACFT after its detection is completely placed on the flight crew during executing visual approach.

The height for executing the manoeuvre after take-off for class 4 aircraft and helicopters is (100), for class 1-3 aircraft - (200).

Further flight shall be carried out by the controller's instruction.

Downwind take-off and landing of aircraft taking into account friction coefficient is allowed in cases when this direction is optimal for arrival (departure) of aircraft and in cases when upwind take-off and landing do not provide safety or when take-off and landing in this direction are prohibited. At that a tail-wind component shall correspond to the norms established in the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

Radar vectoring and sequencing

Radar service within Astrakhan CTA is executed by APP and Radar controllers of Astrakhan airport.

Radar observation maps are not published.

В районе аэродрома обеспечен радиолокационный контроль за полетами воздушных судов по ОРЛ-А.

Отказ связи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6.1 настоящего AIP книга 1.

Заход на посадку осуществляется по установленному прямоугольному маршруту (схеме захода на посадку).

При отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме посадки уйти на запасной аэродром. Полет выполнятся в соответствии с требованиями, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6.1 настоящего AIP книга 1.

Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются при выполнении взлетов ВС.

При ухудшении дальности видимости на ВПП до значений 550 м и менее для оповещения служб, обеспечивающих полеты, используется термин «Процедуры при ограниченной видимости».

Целью процедур является предотвращение столкновений воздушных судов в условиях ограниченной видимости на площади маневрирования аэродрома.

При фактическом значении дальности видимости на ВПП 550 м и менее экипажи ВС извещаются об этом по АТИС или диспетчером Вышки фразой «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте ваш минимум».

После посадки ВС освобождает ВПП по РД по указанию диспетчера Вышки. Экипаж ВС обязан доложить об освобождении ВПП не ранее пересечения границы критической зоны ILS.

Руление ВС по площади маневрирования осуществляется на пониженной скорости.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера Вышки.

Ответственность за несанкционированное выруливание на ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерского района Астрахань

Полеты по ПВП выполняются в визуальных метеоусловиях с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС в соответствии с действующими правилами полетов в воздушном пространстве РФ.

Radar control over aircraft flights within Astrakhan CTA is provided by SRE.

Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6.1 section of the present AIP Book 1.

The approach procedure shall be carried out according to the established rectangular route (approach procedure).

When necessary meteorological conditions at the aerodrome of landing are absent the flight crew shall proceed to the alternate aerodrome. The flight shall be carried out according to the requirements set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6.1 section of the present AIP Book 1.

Low visibility procedures

Low Visibility Procedures shall be applied during ACFT take-off.

The term “Low Visibility Procedures” shall be used for information of services providing flights if RVR deteriorates to the values of 550 m or less.

The purpose of the procedures is to avoid the ACFT collision in low visibility conditions within the aerodrome manoeuvring area.

When the actual RVR on the RWY is 550 m or less, the flight crews shall be informed about it via ATIS or by TWR controller by the phrase: “Low Visibility Procedures in progress. Check your minimum.”

ACFT shall vacate the RWY after landing along TWY by TWR controller’s instruction. The flight crew must report RWY vacated not earlier than crossing the boundary of ILS critical area.

ACFT taxiing along the manoeuvring area shall be carried out at reduced speed.

The responsibility for taxi routes assignment within the manoeuvring area is rested on TWR controller.

The responsibility for runway incursions and not maintaining the assigned taxi routes within the manoeuvring area is rested on the flight crew.

Procedures for VFR flights within Astrakhan CTA

VFR flights shall be carried out under visual meteorological conditions with maximum caution of the flight crew as in accordance with the valid flight rules in the airspace of the Russian Federation.

УРВА АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома имеет особенности, связанные с наличием близости моря, рек, протоков, лиманов, рисовых полей, свалки и дачных участков, что способствует сосредоточению различных видов птиц.

Над территорией пролегал поток сезонной миграции птиц, проходящий с юга по западному побережью Каспийского моря в северо-западный и северо-восточный районы Европейской территории России через Астрахань и далее к северу по р. Волга при осенней миграции и в обратном направлении при весенней миграции.

Основными видами мигрирующих птиц являются утки, гуси, лебеди, стрепет.

Осенняя миграция проходит с августа по декабрь, весенняя – с февраля по май.

Кроме этого, ежедневно в течение года, с наступлением утренних сумерек стаи птиц пролетают одним потоком через восточную и западную часть аэродрома на юг, второй поток птиц - от города в юго-восточном направлении на высоте 80-200 м. Вечером перелет происходит обратно к месту ночевки.

Летное поле аэродрома привлекательно для птиц, гнездящихся на приаэродромной территории. Отмечены полеты отдельных особей орланов-белохвостов в непосредственной близости от пролетающих самолетов на высоте 0-500 м, главным образом в пределах полосы подходов ВПП 27 и ВПП 29.

Непосредственно на аэродроме в летний период на ВПП и вблизи нее скапливаются стаи голубей, скворцов и ворон.

При местной миграции высоты полетов птиц от 0 до 1000 м, при сезонной – от 0 до 9000 м.

В районе летного поля проводятся мероприятия по сокращению скопления птиц и их отпугиванию.

URWA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome has special aspects connected with the proximity of the sea, rivers, river branches, lagoons, rice fields, a landfill and an area of summer cottages which favour the concentration of different kinds of birds.

In autumn the route of seasonal bird migration runs from the south along the western coast of the Caspian Sea to the north-western and north-eastern regions of the European territory of Russia through Astrakhan and further to the north along the Volga river and backwards in spring.

The bird species that migrate most are ducks, geese, swans, little bustards.

In autumn, birds migrate from August till December, in spring – from February till May.

In addition to this, daily throughout the year in the morning twilight, flocks of birds fly in one flow across the eastern and western parts of the aerodrome to the south, the second flow of birds – from the city in the south-eastern direction at a height of 80-200 m. In the evening, birds migrate back to their roost.

The airfield of the aerodrome attracts the birds nesting in the aerodrome environs. Noticed were flights of single white-tailed eagles passing in close vicinity of the aircraft at a height of 0-500 m mainly on the approach paths of RWY 27 and grass RWY 29.

In summer, flocks of pigeons, starlings and crows concentrate directly at the aerodrome, on the grass runway and around it.

During local migration, birds fly at heights of 0 to 1000 m, in seasonal migration – from 0 to 9000 m.

Measures on reducing the concentrations of birds and on frightening birds away shall be taken in the vicinity of the airfield.