

СЗ МТУ ВТ ФАВТ

Дата 19.08.2014 № СЗМТ-384

Федеральное государственное бюджетное учреждение
«АРКТИЧЕСКИЙ И АНТАРКТИЧЕСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ»
(РОССИЙСКАЯ АНТАРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ)

**ИНСТРУКЦИЯ
ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА
НОВОЛАЗАРЕВСКАЯ (АНТАРКТИДА)**

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

2014

«УТВЕРЖДАЮ»

Зам. директора ААНИИ
Начальник РАЭ

Лукин В.В.

« 18 » августа 2014г.



**ИНСТРУКЦИЯ
ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА
НОВОЛАЗАРЕВСКАЯ (АНТАРКТИДА)**



СЕРТИФИКАТ
ПОДПИСАНИЕ
ПОДПИСАНИЕ
ПОДПИСАНИЕ



НОВОСАВЕРСКАЯ (АВТАРКТИКА)
ПОДПИСАНИЕ ПОДПИСАНИЕ ПОДПИСАНИЕ
ПОДПИСАНИЕ



I. Общие положения

1.1. Снежно-ледовый аэродром Новолазаревская антарктической станции Новолазаревская класса «Г».

Аэродром Новолазаревская находится в собственности, хозяйственном ведении и оперативном управлении РОССИЙСКОЙ АНТАРКТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ Федерального государственного бюджетного учреждения «АРКТИЧЕСКИЙ и АНТАРКТИЧЕСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ».

Аэродром работает в период сезона октябрь-март круглосуточно. Дата начала и окончания сезона, часы работы определяются Старшим авиационным начальником аэродрома Новолазаревская в зависимости от состояния взлетно-посадочной полосы и плана перелетов.

1.2. Название аэродрома Новолазаревская («NOVO Runway»).

1.3. В соответствии с Протоколом по охране окружающей среды к Договору об Антарктиде и Разрешением № 065 от 22.11.2010 на деятельность Российских физических и юридических лиц в районе действия договора об Антарктиде на аэродроме на период выполнения полетов временно базируется летное подразделение и эксплуатируемые им воздушные суда Летно-испытательного центра ФГУП ГосНИИ ГА.

1.4. Типы принимаемых воздушных судов (ВС) : Ил-76 всех модификаций, самолеты категории «А, В, С, D» , все типы вертолетов, имеющих допуск на посадку на снежно-ледовую ВПП, средства предполетного технического обслуживания и буксировки на борту ВС .

1.5. Старший авиационный начальник аэродрома – Начальник Российской Антарктической станции «Новолазаревская».

Электронный адрес станции: radio@novo.aari.ru (диспетчерского пункта аэродрома: runway.novo@googlemail.com).

Контактные телефоны станции: Iridium +881651433513, Inmarsat-BGAN +870772397826 (диспетчерского пункта аэродрома: Iridium +881641426955, Inmarsat-BGAN +870772338298).

1.6. Используемая система координат: WGS-84.

II. Описание аэродрома

2.1. Общие сведения.

Аэродром Новолазаревская («NOVO Runway») расположен в Восточной Антарктиде, Земля Королевы Мод, район оазиса Ширмахера на склоне материкового ледника в 12 километрах (9 км по прямой до КТА) юго-западнее станции Новолазаревская. Географические координаты КТА 70° 49' 28,00" южной широты 11° 37' 39,50" восточной долготы. Превышение КТА 564 метра.

Магнитное склонение 29° W (сезон 2014г.)

Номер часового пояса : UTC

I. Общие положения

- 1.1. Целью настоящего приказа является утверждение правил и условий предоставления услуг по перевозке пассажиров и багажа воздушным транспортом на территории Республики Беларусь.
- 1.2. Настоящий приказ действует на территории Республики Беларусь с момента его вступления в силу.
- 1.3. В соответствии с настоящим приказом устанавливаются правила и условия предоставления услуг по перевозке пассажиров и багажа воздушным транспортом на территории Республики Беларусь.
- 1.4. Настоящий приказ действует на территории Республики Беларусь с момента его вступления в силу.
- 1.5. Настоящий приказ действует на территории Республики Беларусь с момента его вступления в силу.
- 1.6. Настоящий приказ действует на территории Республики Беларусь с момента его вступления в силу.
- 1.7. Настоящий приказ действует на территории Республики Беларусь с момента его вступления в силу.
- 1.8. Настоящий приказ действует на территории Республики Беларусь с момента его вступления в силу.
- 1.9. Настоящий приказ действует на территории Республики Беларусь с момента его вступления в силу.
- 1.10. Настоящий приказ действует на территории Республики Беларусь с момента его вступления в силу.

II. Организация перевозок

- 2.1. Организация перевозок осуществляется на территории Республики Беларусь в соответствии с настоящим приказом.
- 2.2. Организация перевозок осуществляется на территории Республики Беларусь в соответствии с настоящим приказом.
- 2.3. Организация перевозок осуществляется на территории Республики Беларусь в соответствии с настоящим приказом.
- 2.4. Организация перевозок осуществляется на территории Республики Беларусь в соответствии с настоящим приказом.
- 2.5. Организация перевозок осуществляется на территории Республики Беларусь в соответствии с настоящим приказом.
- 2.6. Организация перевозок осуществляется на территории Республики Беларусь в соответствии с настоящим приказом.
- 2.7. Организация перевозок осуществляется на территории Республики Беларусь в соответствии с настоящим приказом.
- 2.8. Организация перевозок осуществляется на территории Республики Беларусь в соответствии с настоящим приказом.
- 2.9. Организация перевозок осуществляется на территории Республики Беларусь в соответствии с настоящим приказом.
- 2.10. Организация перевозок осуществляется на территории Республики Беларусь в соответствии с настоящим приказом.



2.2. Характеристика летного поля.

Летное поле аэродрома в форме прямоугольника размерами 3300х300метров, вытянутого с запада на восток, имеет снежно-ледовое покрытие с твердостью покрытия не менее 9 кгс/см². ВПП готовится с применением технологий, указанных в «Руководстве по эксплуатации аэродрома станции Новолазаревская, 2014г.», где учтены условия погоды, количество выпавших осадков, температура и сезонные условия подготовки.

2.3. Характеристика площади маневрирования.

Снежно-ледовая ВПП класса «Г» длиной 3000м и шириной 60м, с примыкающим к ней с северной стороны РД №1 шириной 200м и перроном прямоугольной формы 200х200м, РД №2 шириной 50м и вертолетной стоянкой 50х50м, представляет собой ледниковый лед, покрытый укатанным снегом или снеговальдом толщиной 3-5см с твердостью не менее 9 кгс/см². Размеры РД, перрона и стоянок ежегодно могут меняться в зависимости от сезонных условий и состояния покрытия летного поля.

Абсолютные высоты порогов:

- (RW11) ИК=107° Нпор.= 571м;
- (RW29) ИК=287° Нпор.=550м;
- истинный путевой угол ВПП=107° 21' (сезон 2014г.);
- магнитный путевой угол ВПП=136° 21'(сезон 2014г.);

Продольный уклон ВПП с запада на восток не более 1.2%, поперечный уклон ВПП не более 2%.

Концевые полосы торможения отсутствуют.

Размеры спланированной части полосы 3300х300м, свободных зон по 400м.

Географические координаты порога:

- ВПП RW11 70° 49' 13,39" ю.ш. 11° 35' 16,88" в.д.,
- ВПП RW29 70° 49' 42,63" ю.ш. 11° 40' 02,32" в.д.

Запасная ВПП отсутствует.

ВПП, с коэффициентом сцепления не менее 0,3 и толщиной свежесвыпавшего уплотненного снега до 5см, пригодна для воздушных судов типа Ил-76 всех модификаций и самолетов категории «А, В, С, D», а также для всех типов вертолетов согласно РЛЭ (QRH).

Располагаемые дистанции:

- разбега 3000м;
- взлета 3400м;
- прерванного взлета 3000м;
- посадочная 3000м.

Маркировка ВПП и зоны подхода выполнена деревянными щитами и полотняными знаками и имеет стандартную дневную маркировку, за исключением знаков подхода на удалении 1000-2000м от начала ВПП. Присутствие динамических трещин ледника западнее аэродрома не позволяет безопасно выставлять и обслуживать указанные знаки. (Приложение №21).

Летом (с середины декабря по середину января), в период интенсивного таяния снега и льда, на аэродроме вводится ограничение на прием тяжелых



самолетов (типа Ил-76). На этот период в районе летного поля аэродрома готовится дополнительная площадка только для малой авиации. Размеры площадки согласовываются с экипажами воздушных судов спланированных через аэродром Новолазаревская, Площадка маркируется по упрощенной схеме – красными флажками.

2.4. Характеристика перрона.

С севера в центре ВПП примыкает РД шириной 200м и перрон 200х200 м, покрытые укатанным снегом или снегольдом 3-5см с твердостью не менее 9 кгс/см²

Маркировка РД и перрона выполнена щитом указателем и красными флажками.

2.5 Характеристика вертолетных площадок и стоянок.

В качестве вертолетной площадки используется центральная часть ВПП с центром в КТА (70°49'28,00"ю.ш. 11°37'39,50"в.д.). Вертолетная стоянка, размером 50х50метров, расположена с севера от ВПП на удалении 2200 метров от порога RW11 и обозначена флажками и ветроуказателем. Покрыта укатанным снегом или снегольдом 3-5см с твердостью не менее 9 кгс/см².

2.6. Минимум аэродрома.

Минимальные безопасные высоты пролета препятствий при выполнении схемы захода на посадку по схеме визуальных полетов:

- пролет над КТА и траверза ВПП $H=(1200)\text{м}$;
- выход в ТВГ на $H=(900)\text{м}$.

При выходе на КТА с южного сектора или проходе КТА с выходом в южный сектор высота должна быть не менее (1500)м.

Эксплуатационный минимум аэродрома для взлета днем и ночью ВС категории «А,В,С,Д» по видимости 2000м (при наличии запасного аэродрома), для посадки высота нижней границы облачности 1500 м для всех категорий ВС, при видимости днем 2000м для категории воздушных судов «А», 3000м для «В», 4000м для «С», 5000м для «Д», с обоих направлений взлета и посадки на ВПП (RW11, RW29). Посадочная видимость для выполнения внеочередного аварийного захода на посадку в сумерках и ночью для всех категорий ВС увеличивается на 1000м.

При отказах авиационной электросвязи и метеорологического оборудования аэродрома, минимальная высота нижней границы облаков в районе аэродрома должна быть не менее 2400м (по давлению 1013,2мб). Дальнейшее снижение и построение захода на посадку при условии визуальной видимости наземных ориентиров и отсутствии препятствий для выполнения схемы укороченного визуального захода на посадку (Приложение №7), и обязательном выполнении контрольного визуального прохода над ВПП на высоте не менее (120)м с целью определения её состояния.





III. Район аэродрома

3.1. Характеристика района аэродрома.

Аэродром «NOVO Runway» находится на горизонтальной части ледника с юга наплывающем на горный оазис Ширмахера. Ледник спускается с плавным понижением рельефа с восточной части, а с запада крутыми перепадами рельефа и динамическими трещинами, местами в виде ледяного водопада с общим перепадом высот 300-400м до уровня шельфового ледника.

Район аэродрома «NOVO Runway» установлен в радиусе 30 км от КТА. Схема воздушного пространства района аэродрома Новолазаревская в Приложении №1.

При полете к аэродрому с севера визуально, в условиях достаточной видимости и контрастности, вырисовывается линия ледового барьера шельфового ледника Д=80км от «NOVO Runway», далее в снежно-ледовом склоне материкового ледникового щита хорошо виден горный оазис Ширмахера, гора Зуб и гора Аэродромная - находящиеся ниже уровня ВПП.

Южнее аэродрома, в секторе 115°- 213° в радиусе 30км от КТА расположены скалы выступающие из ледника (данные сезона 2014г.):

№ п/п	Название	Азимут	Дальность	Превышение	Широта	Долгота
1	гора Клык.	213°	6км	(235м)	70°52'19.46"ю.ш.	11°31'50.42"в.д.
	Скалы Института Геологии Арктики:					
2	Скала1	119°	18км	(177м)	70°54'04.47"ю.ш.	12°03'16.92"в.д.
3	Скала2	115°	25км	(198м)	70°55'00.83"ю.ш.	12°14'44.93"в.д.
4	Скала3	143°	24км	(637м)	70°59'39.47"ю.ш.	12°01'06.65"в.д.
5	Скала4	152°	17км	(360м)	70°57'46.46"ю.ш.	11°51'11.62"в.д.
6	Скала5	212°	15км	(439м)	70°56'32.37"ю.ш.	11°24'08.20"в.д.

Примечание: данные (азимут, дальность, превышение) относительно КТА.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: в течении сезонов из за снежных переносов и выветривания превышения меняют форму и размеры.

За ВПП на юг продолжается общее плавное повышение рельефа ледникового щита с отдельными выступающими из ледника скальными вершинами и заканчивается на линии горизонта Д=90км грядой гор Вольтат высотой до 2900м.

Препятствия при подходе к аэродрому с севера и северо-запада отсутствуют, все превышения рельефа находятся ниже уровня ВПП.

В полосе воздушных подходов к ВПП существуют истинные ограничительные пеленги (RW11) BRG=102°, (RW29) BRG=292°.

Препятствия в зоне полета по аэродромному кругу севернее посадочного курса отсутствуют, также отсутствуют препятствия, учитываемые при определении взлетной массы воздушного судна. Схема препятствий в полосе воздушных подходов ВПП в Приложении №14.

Климатическая характеристика района аэродрома.

Климат района аэродрома Новолазаревская с преобладанием признаков континентальности, формируется в основном, в зависимости от интенсивности солнечной радиации, особенностей рельефа и свойств подстилающей поверхности, а также характера атмосферной циркуляции.

Схема атмосферной циркуляции над Землей Королевы Мод выглядит следующим образом. Здесь почти сходятся две ветви меридиональных траекторий циклонов: восточная ветвь фолклендской и западная ветвь южно-африканской траекторий. Циклоны восточной ветви фолклендской траектории движутся вдоль побережья и меньше оказывают влияние на погоду, тогда как по западной ветви южно-африканской траектории циклоны движутся почти по меридиану на юг. Они более глубокие и оказывают существенное влияние на характер погоды в прибрежных районах Земли Королевы Мод. Повторяемость зимой их примерно 9 случаев в месяц, летом 5 случаев в месяц. Циклоническая циркуляция наиболее активна зимой и в переходные сезоны когда с океана приходят массы влажного и относительно теплого морского воздуха, вызывающего в оазисе повышение температуры воздуха и сильные ветры. Летом циклоническая деятельность хотя и ослаблена но все же достаточно активна.

Район аэродрома подвержен также воздействию периферийной области антарктического антициклона, который формирует ясную, морозную погоду с преобладанием стоковых ветров.

Зима (апрель-сентябрь) в общем, сравнительно мягкая, но с сильными ветрами, часты ураганы метели с ветрами, часты ураганы метели со снегопадом. Выпадает более 70% годового количества осадков.

При антициклонической ситуации устанавливается морозная погода, ветры ослабевают, падает температура воздуха, возрастает его сухость. Атмосферное давление высокое, абсолютная влажность наименьшая в году.

Велика повторяемость облачности среднего яруса и ясной погоды.

Весной (октябрь-ноябрь) резко понижается атмосферное давление, ветры становятся слабее и заметно повышается температура и влажность воздуха, хотя количество нижней облачности уменьшается. Увеличивается количество облаков верхнего яруса. Осадков по прежнему много. Начинается испарение и таяние насыпанного зимой снега.

Летом (декабрь-январь) атмосферное давление наиболее высокое. Высокая температура и влажность воздуха приводят к увеличению облачности (особенно нижней) и уменьшению повторяемости ясной погоды, ветры сравнительно слабые. Снегопады редки, осадков мало. Отмечается таяние снега и льда, интенсивный сток талых вод из оазиса на шельфовый ледник.

Осень (февраль-март) характеризуется понижением температуры воздуха, влажность его становится меньшей, но общая облачность увеличивается, причем преобладают облака среднего яруса. Усиливаются ветры, хотя снегопады по-

прежнему редки. Атмосферное давление несколько снижается, но остается повышенным.

Среднее годовое давление очень низкое и равно $QNH=970,3$ мб.

На аэродроме подверженном действию стоковых ветров, атмосферное давление плохо связано с метеорологическими элементами, Скорость ветра, как правило, увеличивается с падением давления, но и при максимальных его значениях ветер тоже может усиливаться.

Средняя годовая скорость ветра – 10.2 м/сек . Максимум скорости ветра отмечается зимой и минимум летом. В среднем за год 196 дней с бурными ветрами. Наименьшими ветрами отмечаются декабрь и январь (2-5м/сек 45%).

В суточном ходе ветра выделяются один максимум утром, а в переходные сезоны ночью и один минимум вечером.

Циклонические ветры восточного, юго-восточного направления 34% (средняя скорость 12.8м/сек).

Стоковые ветры от юго-восточного до юго, юго-западного направления – 26% (10.3м/сек).

Остальные направления -11% (3.3м/сек). Преобладающие ветры укладываются в основном в три румба розы ветров В. ЮВ. Ю.

Средняя годовая температура наружного воздуха -10.3°.

Зимой -14°- 17° в течение 6 месяцев.

Летом около 0°. (вторая декада декабря по вторую декаду января).

Талые воды образуют сеть ручьев и стекают в понижения, где возникают их скопления - снежно-водяные «болота». Некоторые ручьи могут течь под образовавшейся предыдущей осенью и зимой ледяной коркой.

Переходные, по температурному режиму, сезоны длятся по два месяца: весна (октябрь-ноябрь) -10°, осень (февраль-март) -6°.

Относительная влажность в среднем 52%.

Осадки выпадают в основном в виде снега. Очень редко регистрировались иней и изморозь, снежная крупа или мокрый снег. Годовое количество осадков составляет в среднем 250мм. Осадки приносятся почти исключительно циклонами и сопровождаются типично циклонической погодой с низким атмосферным давлением, повышенными температурами и влажностью воздуха, сильными ветрами, почти сплошной общей и значительной нижней облачностью. Снег выпадает из слоисто-дождевых облаков (45%) или из высоко-слоистых облаков (39%). В районе аэродрома в среднем за год бывает 72 дня со снегопадами. Больше всего осадков выпадает зимой и весной, меньшая часть приходится на лето и осень.

В подавляющем большинстве случаев при штормовой погоде наблюдаются циклонические ветры восточного, юго-восточного направления.

Наиболее частыми и сильно влияющими на состояние погоды атмосферными явлениями являются метели. В среднем за год регистрируются 88 дней с метелями, зимой – в среднем 10 дней с метелями за месяц. Редки метели летом (2 дня в месяц), сравнительно часты весной (8 дней в месяц). Во время метелей со снегопадами и ураганным ветром видимость снижается зачастую до нуля.

Поземки отмечаются чаще метелей, в среднем 106 дней в году, особенно велика их повторяемость весной (14 дней в месяц). Летом поземки очень редки.



Туманы и дымка на станции регистрируются только в единичных случаях, как и оптические явления в атмосфере. Из этого понятно, почему условия хорошей видимости в районе преобладают во все месяцы года. Наибольшие значения повторяемости хорошей видимости приходится на летние месяцы, когда вероятность снегопадов и метелей наименьшая.

Кроме приводимых в настоящем описании характеристик по отдельным метеоэлементам, для общей оценки состояния погоды необходимо оценить их сочетание. Так, например, при ясном состоянии неба может отмечаться плохая видимость, обусловленная низовой метелью. И, наоборот, при хорошей видимости может наблюдаться очень низкая облачность. Характеристика подобных сочетаний разных метеоэлементов особенно важна при оценке погоды для полетов авиации.

На аэродроме в период сезона полетов находится метеонаблюдатель, обеспечивающий перелеты фактической метеорологической информацией: высота нижней границы облаков, скорость и направление ветра, атмосферное давление, температура наружного воздуха, влажность, горизонтальная видимость на ВПП.

Прогнозами по основным и запасным аэродромам, району полетов, особым явлениям погоды и ветру по маршрутам обеспечивает «DROMLAN WEATHEAR FORECASTER» (Neumayer – Station), contact:

Email: neumayer-fcst@awi.de

Fon: +49-471-4831-1635

Fax: +49-471-4831-1929

Radio on request (VHF channel 09 123.45, HF 6210)

и метеоофис в аэропорту Кейптаун - путем запроса прогнозов и доведения этой информации до участников полетов перед вылетом.

3.2. Структура воздушного пространства.

В соответствии с Международным соглашением по Антарктиде (Air safety in Antarctica Notice N 17/18, ICAO ANEX 11) в зоне Treaty Area от 60°ю.ш. до 90°ю.д. в соответствии с ICAO ANEX 11 действуют процедуры связи TIBA HF 129.7 , (123,5) постоянное прослушивание и информационная связь борт-борт-земля.

Очередность связи :

- за 10 мин до входа в зону Treaty Area или как возможно после взлета;
- через 20 минут;
- во время смены эшелона;
- в любое время по решению пилота.

Информация передается в форме:

Пример - «All station YRY9173 FL280 from FACT to NOVO Runway 60°S AT0123 YRY9173 FL280 OUT».

В зоне Treaty Area от 60°S до 90°S действуют правила полетов в воздушном пространстве класса «G» от 00 до FL280, где обеспечивается полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

Ответственность за предотвращение столкновений с воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе, столкновений с препятствиями при



выполнении полетов в воздушном пространстве класса «G» возлагается на командира воздушного судна (ст. 127 ФАП №138).

На высотах полета ниже 3050м скорость выдерживается не более 450 км/час

Граница воздушного пространства района аэродрома Новолазаревская радиусом 30км от КТА и по вертикали от 0 до 3000м.

С целью уведомления диспетчера для обеспечения полетно-информационного обслуживания не менее чем за 30 минут до прибытия или входа в зону аэродрома должно поступить сообщение с борта ВС на КДП аэродрома Новолазаревская о плане пролета зоны аэродрома или расчетном времени посадки (ФАП №138).

Для обеспечения безопасности по правилам полетов по приборам (ППП) без систем наблюдения обслуживания воздушного пространства, выдерживаются минимальные временные интервалы продольного эшелонирования:

А) между воздушными судами, следующими на одном эшелоне(высоте) в попутном направлении:

- при районном диспетчерском обслуживании и (или) диспетчерском обслуживании подхода - 10 мин.;

- при аэродромном диспетчерском обслуживании при выполнении маневра захода на посадку – 5 мин.;

Б) при пересечении попутного эшелона(высоты), занятого другим ВС -10мин. в момент пересечения;

В) при пересечении встречного эшелона(высоты), занятого другим ВС – 20мин. в момент пересечения;

Г) между ВС, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315°) на одном эшелоне (высоте) – 15 мин. в момент пересечения.

В районе контролируемого аэродрома, ниже эшелона перехода, вертикальный интервал должен быть не менее 150м при продольном интервале не менее 5 км – для воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуального полета и правилам полета по приборам со скоростью полета 300 км/ч и менее.

Схемы вылета, захода на посадку, ухода на второй круг, полета по аэродромному кругу и в зоне ожидания, стандартные маршруты вылета и прилета, маршруты входа (выхода) на воздушные трассы, местные воздушные линии и специальные зоны в Приложениях № 1, 2, 3, 4, 5, 6.

Географические координаты пункта запуска шаров-зондов в районе аэродрома:

- Метеостанция станции Новолазаревская 70° 46' 29" ю.ш. 11° 49' 54" в.д.

Специальных, запретных, опасных зон, зон ограничения в районе полетов аэродрома нет, за исключением южного от КТА сектора (107°-287°) по минимальной безопасной высоте (МБВ) по ППП не менее (1500)м.

IV. Выполнение полетов

4.1. Наземное движение воздушных судов на летном поле.

Порядок выруливания, за руливания на стоянку, движения по летному полю аэродрома согласно установленной схемы движения на аэродроме и с учетом информации авиадиспетчера и команд встречающего.

Преобладающий стояночный курс воздушного судна на перроне(стоянках) - юго-восточный против ветра, для обеспечения последующего успешного запуска двигателей и ВСУ.

Маршруты для за руливания и вы руливания рассчитываются с учетом использования тяги собственных двигателей (Приложение №15).

Полная обработка воздушных судов противообледенительными жидкостями не производится, производится ручная механическая очистка.

Местом запуска маршевых двигателей является перрон(стоянка) ВС.

4.2. Порядок выполнения полетов в районе аэродрома.

При предполетной подготовке на аэродроме "Новолазаревская" для расчета запрашиваемого топлива и принятия решения на вылет в Кейптаун, необходим тщательный анализ всей метеорологической информации по аэропорту Кейптаун и запасным аэродромам Порт Элизабет, Джордж (фактической погоды, прогноза и снимков с метеоспутников), а также прогностических карт ветра для эшелонов FL310, 350, 370 по маршруту "Новолазаревская"– Кейптаун.

Руление и развороты необходимо выполнять на минимальной скорости с учетом состояния снежно-ледового покрытия летного поля.

Взлет производится согласно рекомендаций руководства по летной эксплуатации, ИПП и программ испытаний для взлета с снежно-ледовой ВПП.

При перелете на аэродром Новолазаревская, если отсутствует достаточная информация о состоянии ВПП и при неустойчивой радиосвязи с аэродромом, перед посадкой производится контрольный проход над полосой с выпущенной механизацией на высоте не менее (120)м для оценки подходов к ВПП и её готовности к посадке.

При достаточной информации о состоянии ВПП, при горизонтальной видимости не менее 10км и нижней границе облачности не ниже 1500м, разрешается построение схемы укороченного визуального захода на посадку с прямой с ИК_{пос}=107°/287°.

При этом четвертый разворот необходимо начинать на высоте (400)м с выпущенным шасси и механизацией крыла в посадочном положении на удалении 10км от торца RW11 со снижением до высоты (200)м. Если на удалении 10км не установлен визуальный контакт с ВПП снижение необходимо прекратить и пройти с посадочным курсом до обнаружения разметки снежно-ледовой ВПП, не допуская отклонения за ограничительный пеленг BRG=102°/292° правее/левее оси ВПП. После обнаружения ВПП выполнить повторный визуальный заход левым/правым кругом по укороченной схеме (Приложение №7).

Полеты по стандартным маршрутам вылета и прилета и по схеме снижения и захода на посадку по правилам полетов по приборам (ППП) для точного и неточного захода с использованием мобильной спутниковой корректирующей станции МЛККС-А-2000 (для проведения летных испытаний и облета), выполняются по соответствующим пунктам «Программы эксплуатационной оценки транспортного обеспечения аэродрома Новолазаревская» и её приложениям.

Полет в зоне ожидания выполняется по схеме северной коробочки на высотах (2400-3000)м.

Облеты, летные испытания и проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов (РТО), авиационной электросвязи (АВЭС) и систем светосигнального оборудования (ССО) аэродрома производятся в процессе выполнения «Программы эксплуатационной оценки транспортного обеспечения аэродрома Новолазаревская» экипажами ЛИЦ ГосНИИ ГА в процессе плановых рейсов. Схема облетов, Приложение №13.

V. Обеспечение безопасности полетов воздушных судов и обслуживания воздушного движения

5.1. Основные рекомендации по обеспечению безопасности полетов воздушных судов и обслуживания воздушного движения в районе аэродрома.

5.2. Минимальные безопасные высоты в радиусе 45 км от КТА, в секторах :

- $107^{\circ} - 287^{\circ} = (1500)\text{м}$;

- $287^{\circ} - 107^{\circ} = (400)\text{м}$,

Эшелон перехода 2400м, высота перехода (1500)м.

Минимальные интервалы по всем категориям воздушных судов:

- между взлетающим и выполняющим заход на посадку воздушными судами 3мин;

- между поочередно взлетающими воздушными судами 3мин;

- между воздушными судами, выполняющими заход на посадку интервал 5мин.

Норматив пропускной способности ВПП 5 мин.

Внеочередной заход на посадку выполняется по укороченной схеме визуального захода, Приложение №7.

Уход на второй круг с набором высоты по курсу посадки до $H=(120)\text{м}$, далее разворот на курс по схеме повторного захода посадку с дальнейшим набором высоты.

Аварийный слив топлива производится по маршруту между точкам $S70^{\circ}$ и $S65^{\circ}$.

Концевые полосы торможения на аэродроме отсутствуют. На случай выкатывания за пределы ВПП имеется свободная зона по 400 м с каждого торца ВПП со снежным покровом.

5.3. Сигналы «Режим», «Ковер» на аэродроме Новолазаревская не применяются.



VI. Обслуживание воздушного движения

6.1. Диспетчер полетно-информационного обслуживания дежурной смены на КДП аэродрома Новолазаревская осуществляет обслуживание воздушного движения в зоне подхода и в районе аэродрома, позывной и рабочие частоты:

«NOVO Runway», на КВ – 6210 кГц (осн), 8265 кГц (рез), на УКВ 123,45 МГц. Дополнительно на КВ используются частоты: 12353, 13385, 15036, 16534 кГц.

При отсутствии связи на указанных частотах КВ и УКВ диапазона используется спутниковая система связи «IRIDIUM»: тел. +881641426955; «INMARSAT-BGAN»: тел: +870772338298.

Регламент работы диспетчера – круглосуточно (на весь период выполнения межконтинентальных и внутриконтинентальных перелетов в системе международной программы «DROMLAN»).

6.2. Особенности обслуживания воздушного движения.

При выполнении полетов по стандартным маршрутам вылета и прилета, полетов по схеме снижения и захода на посадку, для входа (выхода) на маршруты полетно-информационное обслуживание осуществляет диспетчер дежурной смены на КДП аэродрома Новолазаревская.

При выполнении полетов по постоянному маршруту Кейптаун – "Новолазаревская" используется следующий порядок ведения связи :

- после взлета в Кейптауне необходимо установить контрольную связь по КВ радиостанции с Йоханнесбургом (позывной «JOHANNESBURG OCEANIC INFORMATION») 5565, 6559, 8861 или 13315 кГц .

- после выхода из зоны обеспечения вторичной локацией на удалении 300-350км диспетчер верхнего воздушного пространства аэропорта Кейптаун на частоте УКВ 125.1МГц переводит на частоту КВ диапазона с «JOHANNESBURG OCEANIC INFORMATION».

При отсутствии устойчивой двусторонней радиосвязи на частотах КВ диапазона необходимо связаться с Йоханнесбургом по телефону через спутниковую систему «IRIDIUM»: тел. «JOHANNESBURG OCEANIC» (+27 119286456).

Доклад для «JOHANNESBURG OCEANIC INFORMATION» о местоположении воздушного судна производится при пересечении широт: 37S, 40S, 45S, 50S, 55S, 60S, 65S, 70S и содержит информацию об эшелоне полета, фактическом времени пролета текущей точки и расчетном времени пролета следующей точки. Также, после посадки, докладывается время прибытия на аэродром «Новолазаревская» (точка "NOVO Runway") через телефон «JOHANNESBURG OCEANIC» (+27 119286456).

Параллельно ведется двухсторонняя радиосвязь на частотах КВ диапазона: 6210(15036) кГц, а с удаления 400-500км – на частотах УКВ диапазона 123,45 МГц с аэродромом «Новолазаревская», с удаления 300-400км – с аэродромом «Тролл», на частоте УКВ диапазона 123,45 МГц, с целью мониторинга метеоусловий и готовности аэродромов к посадке и в качестве запасных.

При отсутствии связи на указанных частотах КВ и УКВ диапазона связаться: со станцией Новолазаревская по телефону через спутниковую систему «IRIDIUM»: тел. +881641426955; «INMARSAT»: тел: +870772338298.

со станцией Тролл по телефону через спутниковую систему «IRIDIUM»: тел. +871382421461 или +4777750260.

Связь со станциями производится в периоды 00 – 05 мин каждого часа или в иное согласованное время с кратностью в один час, а также в расчетной точке возврата на Кейптаун, с докладом о принятии решения о следовании на аэродром "Новолазаревская" (запасной "Тролл") или возврате по метеоусловиям в аэропорт Кейптаун.

Частоты связи и номера телефонов связи с аэродромами и станциями уточняются перед каждым вылетом в процессе предварительного и предполетного брифинга по информации COMMUNICATION LIST (Dronning Maud Land Air Network), телеграфными сообщениями о действующих частотах связи и номерах действующих телефонов.

При маршрутном полете Новолазаревская – Кейптаун после взлета диспетчеру аэродрома "NOVO Runway" передается время взлета, выход из зоны и расчетное время прибытия в Кейптаун, которое транслируется с КДП на адреса «DROMLAN» и в Кейптаун в диспетчерскую группу. После взлета также необходимо установить контрольную связь по КВ радиостанции с Йоханнесбургом "JOHANNESBURG OCEANIC INFORMATION" доложить занимаемый согласно ФПЛ эшелон полета и расчетное время пролета контрольных точек маршрута.

При отсутствии устойчивой двусторонней радиосвязи на КВ частотах необходимо связаться с Йоханнесбургом по телефону через спутниковую систему "IRIDIUM": тел. "JOHANNESBURG OCEANIC" +27 119286456.

В зоне Treaty Area от 60 ю.ш. до 90 ю.ш. необходимо поддерживать процедуры связи TIBA HF 129.7 (123.5), выполняя постоянное прослушивание и информационную связь борт-борт-земля.

Специальные зоны, установленные в интересах аэродрома, расположенные вне района аэродрома отсутствуют.

Воздушные суда, следующие транзитом через район аэродрома на Н=0-3000м за 30мин до входа в зону аэродрома должны доложить высоту, расчетное время пролета и запросить условия пролета 30 километровой зоны. На высоте более 3000м воздушное судно информирует диспетчера о высоте и расчетном времени пролета зоны и при необходимости получает информационное обслуживание и аварийное оповещение;

В случае направления воздушных судов на запасные аэродромы, диспетчер, при наличии данных, информирует экипаж о погоде на запасном аэродроме, движении ВС в районе аэродрома, опасных метеоусловиях по маршруту следования.

Для выполнения полетов воздушных судов в целях проведения поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ диспетчер информирует воздушное судно о маршруте полета и задачах поставленных координационным центром поиска и спасания.

При этом следует отметить, что в соответствии с п. 1 ст. 11 Федерального закона от 27.07.2006 № 107-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (далее – Закон) перевозчик обязан обеспечить безопасность перевозимых пассажиров и багажа.

В соответствии с п. 1 ст. 11 Закона перевозчик обязан обеспечить безопасность перевозимых пассажиров и багажа.

В соответствии с п. 1 ст. 11 Закона перевозчик обязан обеспечить безопасность перевозимых пассажиров и багажа.

В соответствии с п. 1 ст. 11 Закона перевозчик обязан обеспечить безопасность перевозимых пассажиров и багажа.

В соответствии с п. 1 ст. 11 Закона перевозчик обязан обеспечить безопасность перевозимых пассажиров и багажа.

В соответствии с п. 1 ст. 11 Закона перевозчик обязан обеспечить безопасность перевозимых пассажиров и багажа.

В соответствии с п. 1 ст. 11 Закона перевозчик обязан обеспечить безопасность перевозимых пассажиров и багажа.

В соответствии с п. 1 ст. 11 Закона перевозчик обязан обеспечить безопасность перевозимых пассажиров и багажа.

В соответствии с п. 1 ст. 11 Закона перевозчик обязан обеспечить безопасность перевозимых пассажиров и багажа.

В соответствии с п. 1 ст. 11 Закона перевозчик обязан обеспечить безопасность перевозимых пассажиров и багажа.



Для обеспечения воздушному судну посадки в аварийной ситуации диспетчер КДП информирует другие ВС об экстренном освобождении воздушного пространства в зоне аэродрома и ВПП для выполнения схемы внеочередного захода на посадку терпящим бедствие воздушным судном.

При назначении аэродрома Новолазаревская в качестве запасного, аэродромная группа и диспетчер КДП дежурит и обеспечивает готовность ВПП согласно плана внутриконтинентальных перелетов на весь период полёта от аэродрома взлета до аэродрома назначения.

Системы наблюдения обслуживания воздушного движения в районе аэродрома Новолазаревская - отсутствуют.

6.3. Рубежом приема и передачи информационного обслуживания воздушного движения и аварийного оповещения является граница зоны аэродрома 200 км или по запросу экипажа назначается рубеж обеспечивающий устойчивую двустороннюю радиосвязь VHF диапазона. Приложение №10.

6.4. Переход на запасной пункт управления (ретрансляции) - радиостанцию станции Новолазаревская на VHF HF диапазоне, происходит без смены рабочей частоты. С этой радиостанции ретранслируется информация диспетчера КДП по обслуживанию воздушного движения и аварийном оповещении.

6.5. Совмещения функций по обслуживанию воздушного движения диспетчерских пунктов, секторов обслуживания воздушного движения нет.

6.6. Управление наземным движением на ВПП и перроне(стоянках) осуществляется по информации диспетчера КДП и командам встречающего воздушные суда. Все зоны ответственности при обслуживании наземного движения закреплены за диспетчерским пунктом органа обслуживания воздушного движения. Схема связи между органами обслуживания воздушного движения и обеспечивающими службами указана в Приложении №11.

VII. Обеспечение полетов

7.1. Предоставление аэронавигационной информации.

Подготовка и предоставление аэронавигационной информации авиационному персоналу, связанному с обеспечением и выполнением полетов осуществляется диспетчерским пунктом аэродрома и представляется по запросу.

7.2. Предоставление метеорологической информации.

Организация метеорологического обеспечения полетов в рамках международной программы DROMLAN на период полетов осуществляет:

DROMLAN Weather Forecaster (Neumayer-Station) по основным аэродромам и посадочным площадкам, адрес электронной почты neumauer-fcst@awi.de, neumauer.fcst@dwd.de, Fon: +49-471-4831-1635.

Radio on request (VHF channel 09 123.45, HF 6210).

По маршрутным полетам Кейптаун – Новолазаревская – Тролл – Кейптаун прогнозом погоды по маршруту обеспечивает аэропорт Кейптаун в стандартном объеме.

Метеорологические наблюдения фактической погоды, в согласованные сроки выполнения полетов и прогнозы погоды, отправляются всем операторам программы

DROMLAN и доводятся до экипажей выполняющих полеты. Экипажи, выполняющие внутриконтинентальные перелеты, обеспечиваются метеоинформацией с диспетчерского пункта аэродрома Новолазаревская постоянно от взлета до посадки. Информация передается по установленным интернет каналам связи и радиостанциям (VHF 123.45, HF 6210). Схема размещения метеорологического оборудования на аэродроме Новолазаревская в Приложении №17.

Авиационные прогнозы погоды и предупреждения по аэродрому, предупреждения и оповещения о сдвиге ветра, транслируются по установленным интернет каналам связи и радиостанциям (VHF 123.45, HF 6210) для обеспечения смены авиаметеорологического подразделения информацией при поступлении сигнала «Тревога».

7.3. Орнитологическое обеспечение полетов не осуществляется в связи с отсутствием в районе аэродрома перелетных и гнездящихся птиц.

7.4. Радиотехническое обеспечение полетов и авиационная электросвязь.

Для обеспечения навигации и захода на посадку по правилам приборного полета на аэродроме экспериментально развернута мобильная локальная контрольная корректирующая станция МЛККС-А-2000, Приложение №12. Станция обеспечивает выполнение типовых операций точного захода на посадку по RNP 0,02/40 (1 категории ICAO) с дальности не менее 37 км.

Для организации радиосвязи при обеспечении полетов в районе аэродрома используется радиостанции HF и VHF диапазона на частотах 6210кГц, 123.45мГц, позывной "NOVO Runway". Связь между КДП аэродрома и диспетчером "JOHANNESBURG OCEANIC INFORMATION" осуществляется по радиостанции HF диапазона при хорошем прохождении радиоволн и спутниковым телефонам "IRIDIUM" и "INMARSAT". В качестве резервных средств связи используется радиостанции HF и VHF диапазонов радиопередающего центра Российской антарктической станции «НОВОЛАЗАРЕВСКАЯ», на частотах 6210кГц, 123.45мГц, позывной «НОВОЛАЗАРЕВСКАЯ».

В состав дежурных средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи при использовании аэродрома в качестве запасного входит все имеющееся штатное и экспериментальное оборудование. Средства объективного контроля не развернуты.

7.5. Электросветотехническое обеспечение полетов.

Как резервное средство на аэродроме имеется съемное светосигнальное оборудование системы ОМИ. Применяется решением начальника аэродрома (по согласованию с КВС) для обеспечения посадки при ухудшении видимости на аэродроме, в условиях сумерек и ночью. Схема светотехнического оборудования аэродрома в Приложении №22.

В качестве источника энергоснабжения на аэродроме используется основной и резервные генераторы мощностью по 30,60,80 квт.

7.6. Аэродромное обеспечение полётов.

Осмотр ВПП и проверка её состояния производится начальником аэродромной группы ежедневно в светлое время суток. Оценка эксплуатационной



готовности производится перед вылетом воздушного судна. Осмотр ВПП осуществляется на радиофицированных снегоходах с разрешения начальника аэродрома и информированием авиадиспетчера, при наличии двусторонней радиосвязи с КДП. В условиях ограниченной видимости, дополнительно с включенными фарами. Летное поле аэродрома поддерживается в эксплуатационном состоянии согласно «Руководства по эксплуатации аэродрома станции Новолазаревская, 2014г». Толщина слоя осадков измеряется после окончания выпадения. Коэффициент сцепления определяется после каждого атмосферного воздействия на искусственно созданное покрытие ВПП по методике изложенной в «Руководстве по эксплуатации аэродрома станции Новолазаревская, 2014г».

Порядок движения по аэродрому людей, аэродромно-технических и транспортных средств согласно схемы. Приложение №16.

Порядок встречи и отправки воздушных судов с мест стоянок авиационным персоналом, определяется диспетчером КДП и дублируется по каналам связи встречающему и на борт воздушного судна.

7.7. Авиационное медицинское обеспечение полетов.

Медицинское обеспечение полетов производится силами медперсонала аэродрома. Для обеспечения экстренных случаев используется медперсонал, базовое и переносное медицинское оборудование Российской антарктической станции Новолазаревская.

7.8. Поисково-спасательное и аварийно-спасательное обеспечение.

Поисковые и аварийно-спасательные работы осуществляются в границах зоны полетов воздушных судов в системе международной программы DROMLAN (Восточная Антарктида). При совместном проведении ПСР Российской Антарктической Экспедицией (РАЭ) и компанией ALCI, координацию действий имеющих и взаимодействующих сил и средств осуществляет координационный центр поиска и спасания (КЦПС), состоящий из представителей РАЭ и ALCI.

Для проведения поисково-спасательных операций работ в районе аэродрома, привлекается наземная поисково-спасательная команда(НПСК) от станции НОВОЛАЗАРЕВСКАЯ и аварийно-спасательная команда(АСК) от аэродрома.

Руководителем поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ является начальник станции Новолазаревская.

Оповещение должностных лиц, входящих в оперативный штаб поисково-спасательных работ, НПСК, АСК, согласно «Схемы аварийного оповещения при получении сигнала бедствия».

Для авиационного поиска и спасания в зоне полетов DROMLAN привлекаются авиационные силы и средства, базирующиеся на аэродромах Новолазаревская, Тролл, посадочных площадках полярных станций и научно-экспедиционных судах. Срок готовности к вылету самолетов - 1 час, вертолетов - 30 минут (при нахождении воздушных судов на аэродромах и площадках). Действия экипажей ВС, привлекаемых для ПСР согласно РПАСОП ГА-91 . Действия экипажа ВС терпящего бедствие или выполняющего аварийную посадку вне аэродрома определены «Руководством по летной эксплуатации ВС» и РПАСОП ГА-91.

Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полётов аэродрома Новолазаревская осуществляется согласно:

- «Инструкции по организации и проведению поисково - спасательных работ на аэродроме станции Новолазаревская » и «Аварийного плана аэродрома станции Новолазаревская».

7.9. Обеспечение авиационной безопасности.

Режимно-охранное обеспечение при обслуживании ВС, загрузке(выгрузке), посадке пассажиров и досмотре багажа, осуществляется экипажем грузовой кабины, технической бригадой и аэродромной группой по внешнему периметру самолета. Ограждение аэродрома отсутствует.

VIII. Рекомендации по уменьшению неблагоприятного воздействия воздушных судов на окружающую среду

8.1. Неблагоприятному воздействию авиационного шума в Антарктике могут быть подвержены места массового гнездования птиц и стоянки пингвинов которые отсутствуют в период полетов в районе аэродрома.

8.2. При разработке мероприятий по снижению воздействия авиационного шума применяются рекомендации раздела РЛЭ ВС по уменьшению шума на местности «Требования экологической безопасности при эксплуатации, ремонте и испытании ВС и авиадвигателей на предприятиях ГА . Атмосферный воздух и авиационный шум утв. Госкомэкологией России от 01.08.97 года приказом №339 и согласованные с Росавиацией.

8.3. Основной метод снижения воздействия авиационного шума на этапе выполнения взлета и набора высоты, это взлет на пониженном режиме работы двигателей. Снижение шума на этапе захода на посадку реализуется путем выбора схемы захода на посадку исключаяющей пролет на малой высоте над станцией и аэродромной базой. Схема расположения зон шумов в Приложении №19.

IX. Приложения

9.1. Структура воздушного пространства района аэродрома масштаба 1:500000 с препятствиями высотой 50м и более относительно уровня аэродрома в R=30км. Приложение №1.

9.2. Схема стандартных маршрутов прилета и вылета воздушных судов. Приложение №2.

9.3. Схема набора высоты и ухода (выхода) воздушных судов на маршруты, специальные зоны, зоны ограничения полетов, постоянные опасные зоны для всех направлений взлета (посадки). Приложение №3,4.

9.4. Схема снижения и захода на посадку для каждого направления ВПП. Приложение №5,6.

9.5. Схема выполнения визуального маневра для внеочередного захода на посадку по ПВП. Приложение №7.

9.6. Схема рельефа местности для точного захода на посадку. Приложение №8.

9.7. Схема постоянных маршрутов полетов для воздушной разведки погоды. Приложение №9.

9.8. Схема районов обслуживания воздушного движения для органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), с рубежами приема, передачи обслуживания воздушного движения. Приложение №10.

9.9. Схема связи между органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) и обеспечивающими службами. Приложение №11.

9.10. Схема расположения радиотехнического оборудования аэродрома. Приложение №12.

9.11. Схема облетов наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродрома. Приложение №13.

9.12. Схема препятствий в полосе воздушных подходов ВПП. Приложение №14.

9.13. Схема расположения мест стоянок и движения воздушных судов по аэродрому. Приложение №15.

9.14. Схема движения людей и спецавтотранспорта по аэродрому. Приложение №16.

9.15. Схема размещения метеорологического оборудования на аэродроме. Приложение №17.

9.16. Схема концентрации и перелета птиц в окрестностях аэродрома. Приложение №18.

9.17. Схема расположения зон шумов. Приложение №19.

9.18. Схема приаэродромной территории. Приложение №20.

9.19. Схема оборудования аэродрома маркировочными знаками. Приложение №21.

9.20. Схема светотехнического оборудования аэродрома. Приложение №22.

Х. Лист регистрации изменений и дополнений к Инструкции

15

Лист выверенный и исправленный в соответствии с требованиями

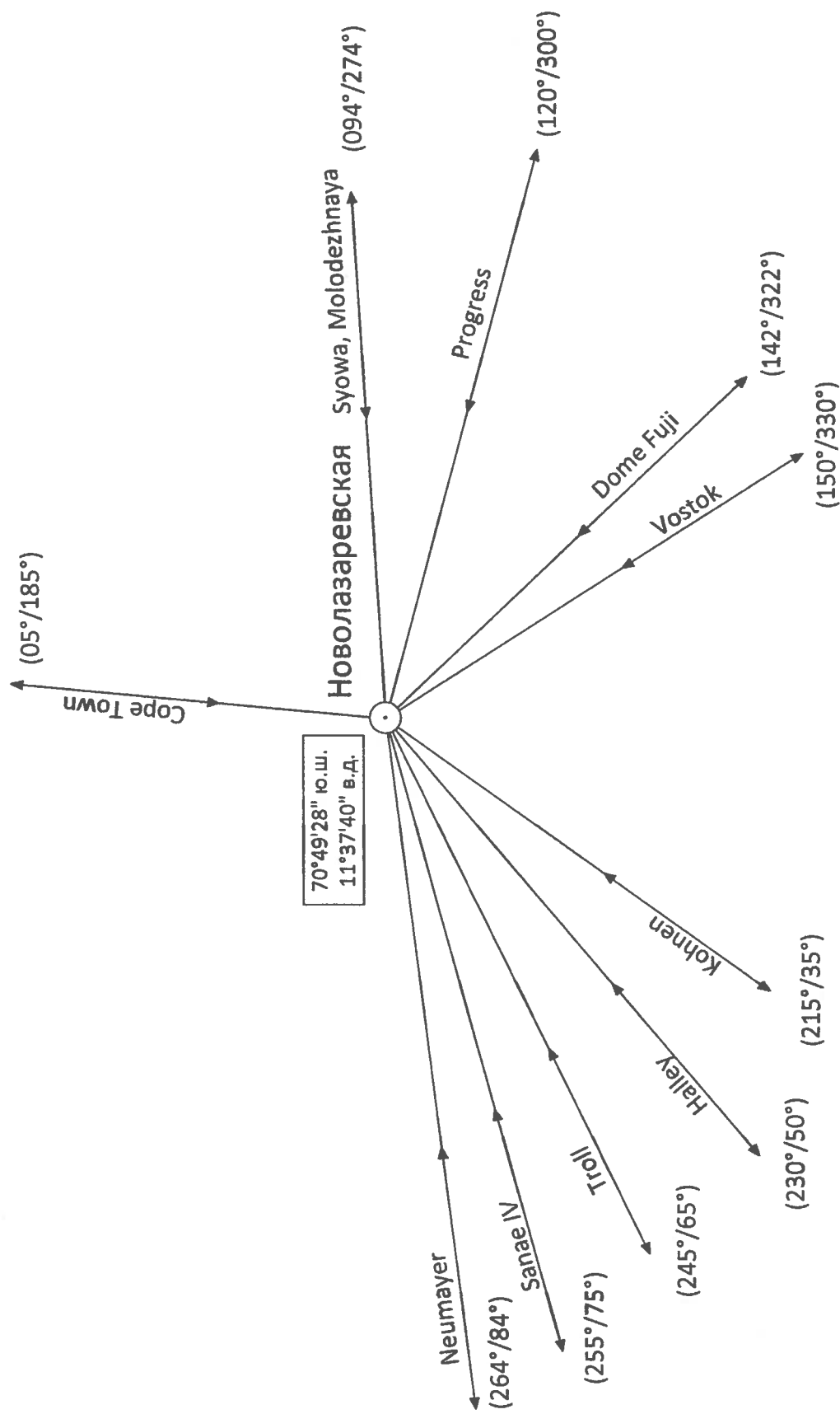






Масштаб 1:500000

Схема стандартных маршрутов прилета и вылета воздушных судов



Воздушный маршрут и воздушный транспорт

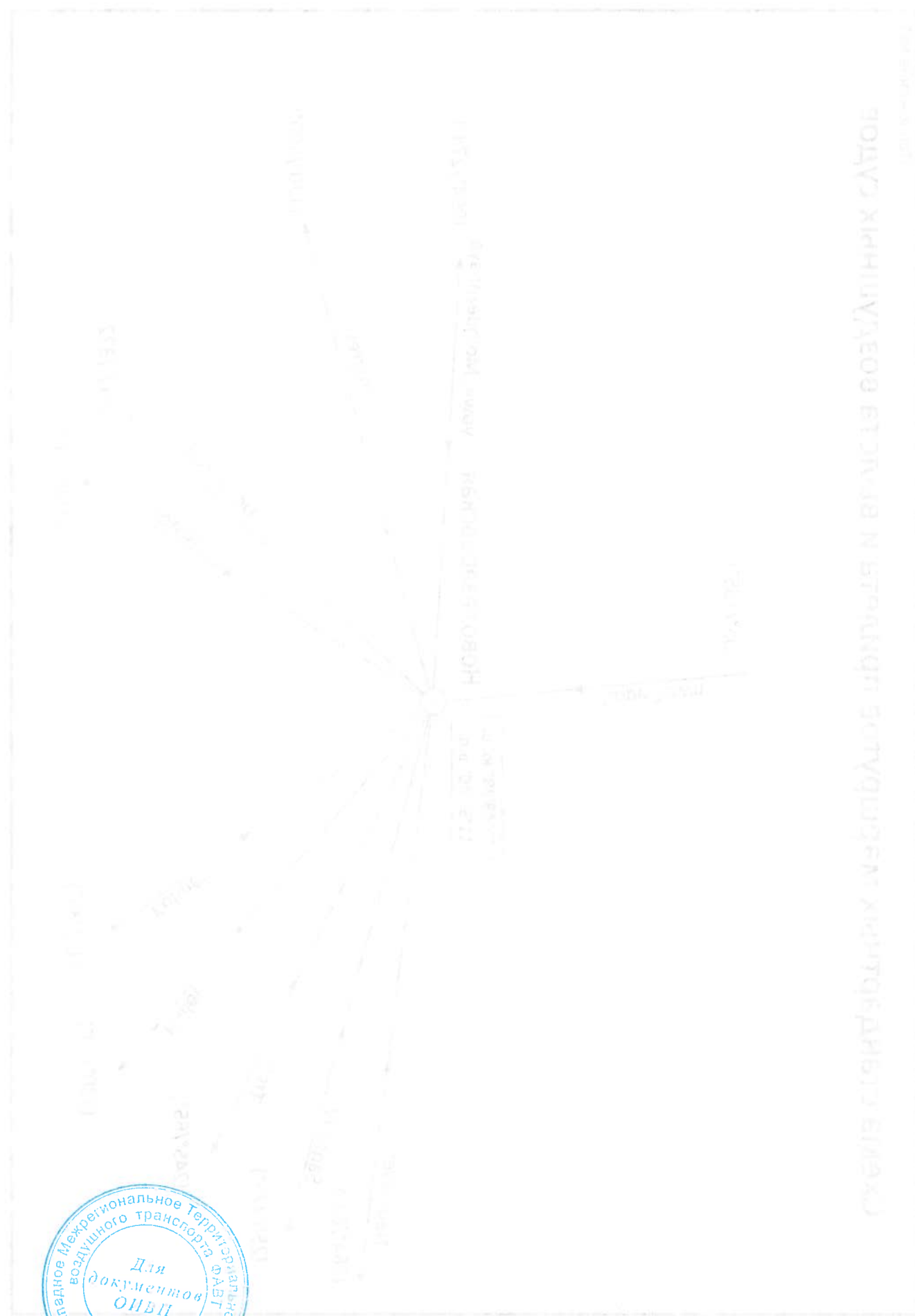
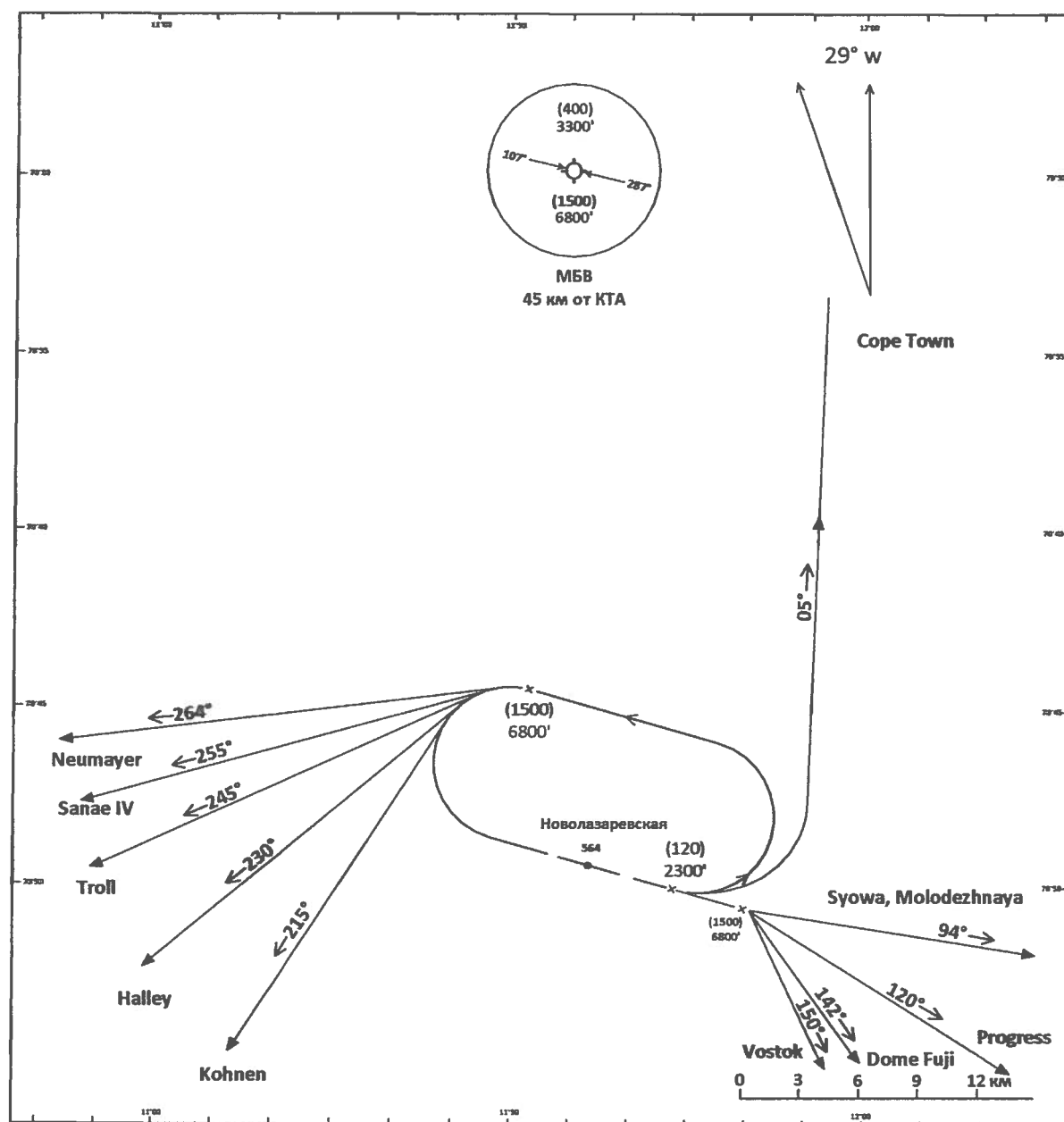


Схема набора высоты и ухода (выхода) воздушных судов на маршруты, специальные зоны, зоны ограничения полетов, постоянные опасные зоны для взлета (посадки) с ИК=107°



Взлет, набор H=(1500)м, уход на маршрут левым/правым с набором H=(3000)м

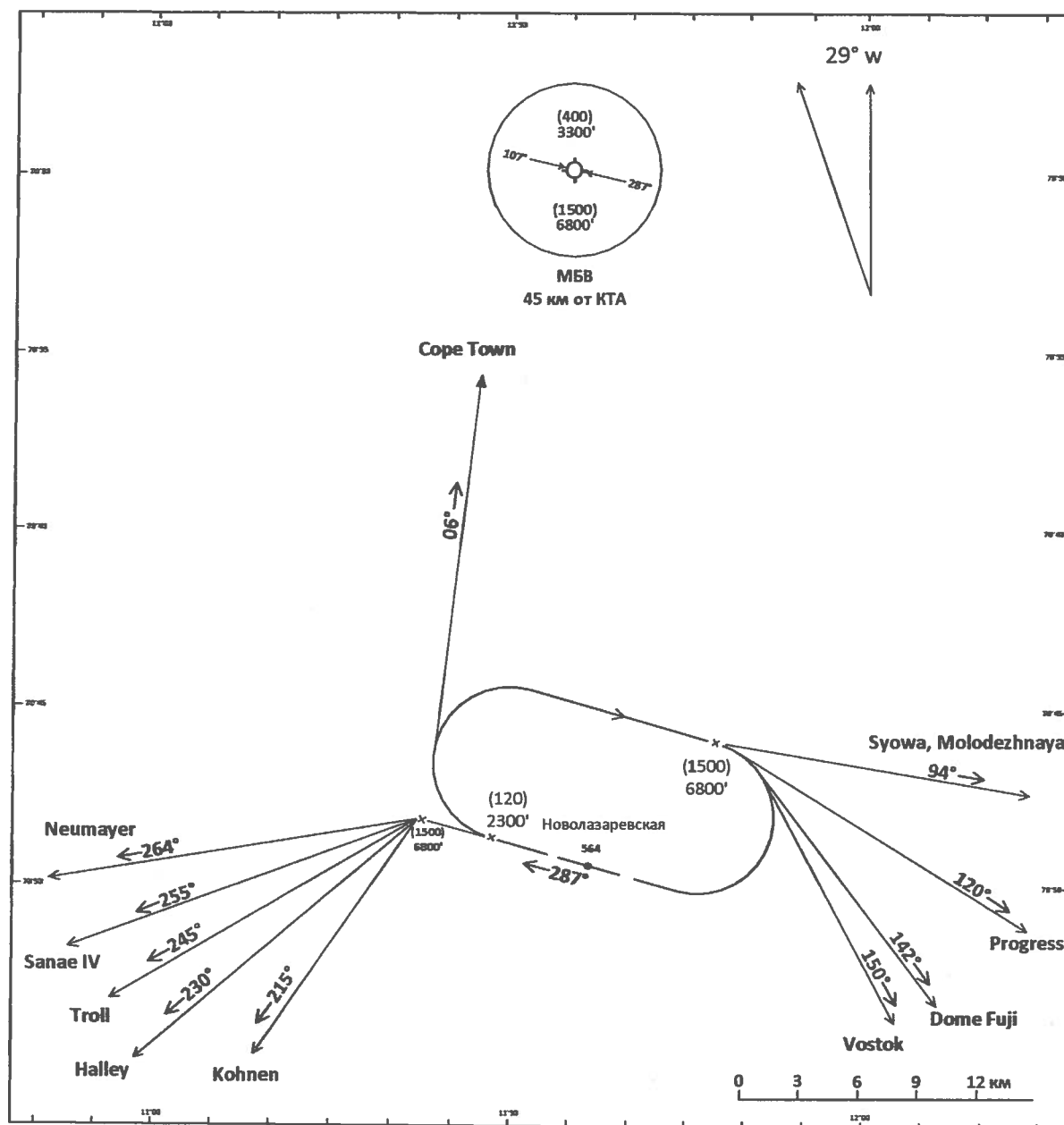
Схема набора высоты (входа) и высоты взлета (выхода) воздушных судов на маршруте следования в воздушной зоне, для создания условий безопасности полетов в воздушной зоне, для взлета (посадки) в зоне



Время полета в зоне, для создания условий безопасности полетов в воздушной зоне, для взлета (посадки) в зоне



Схема набора высоты и ухода (выхода) воздушных судов на маршруты, специальные зоны, зоны ограничения полетов, постоянные опасные зоны для взлета (посадки) с ИК=287°



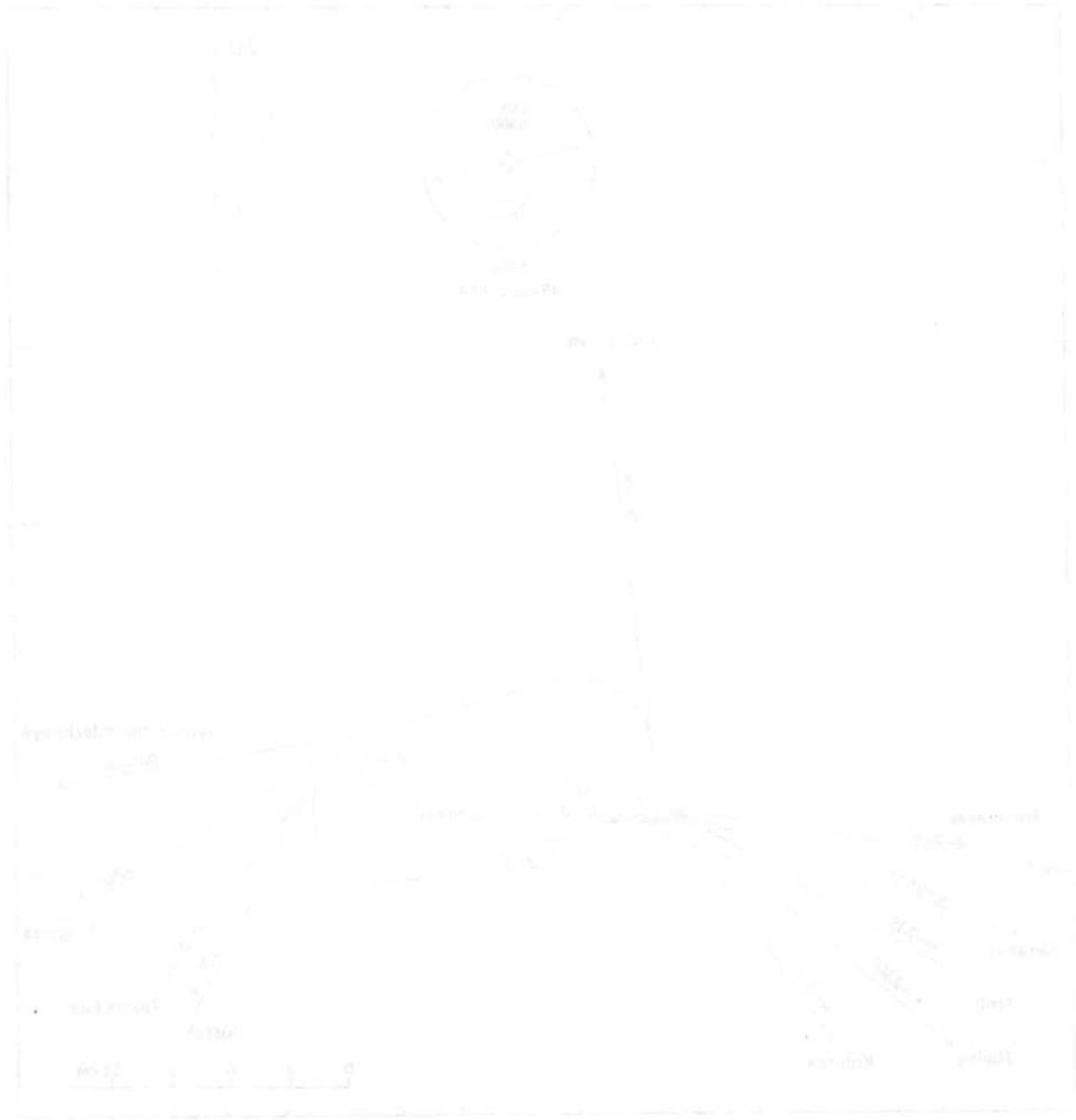
Взлет, набор H=(1500)м, уход на маршрут левым/правым с набором H=(3000)м

Схема набора высоты и взлета в режиме взлета

с учетом ограничений по высоте и скорости

взлета (показаны в таблице)

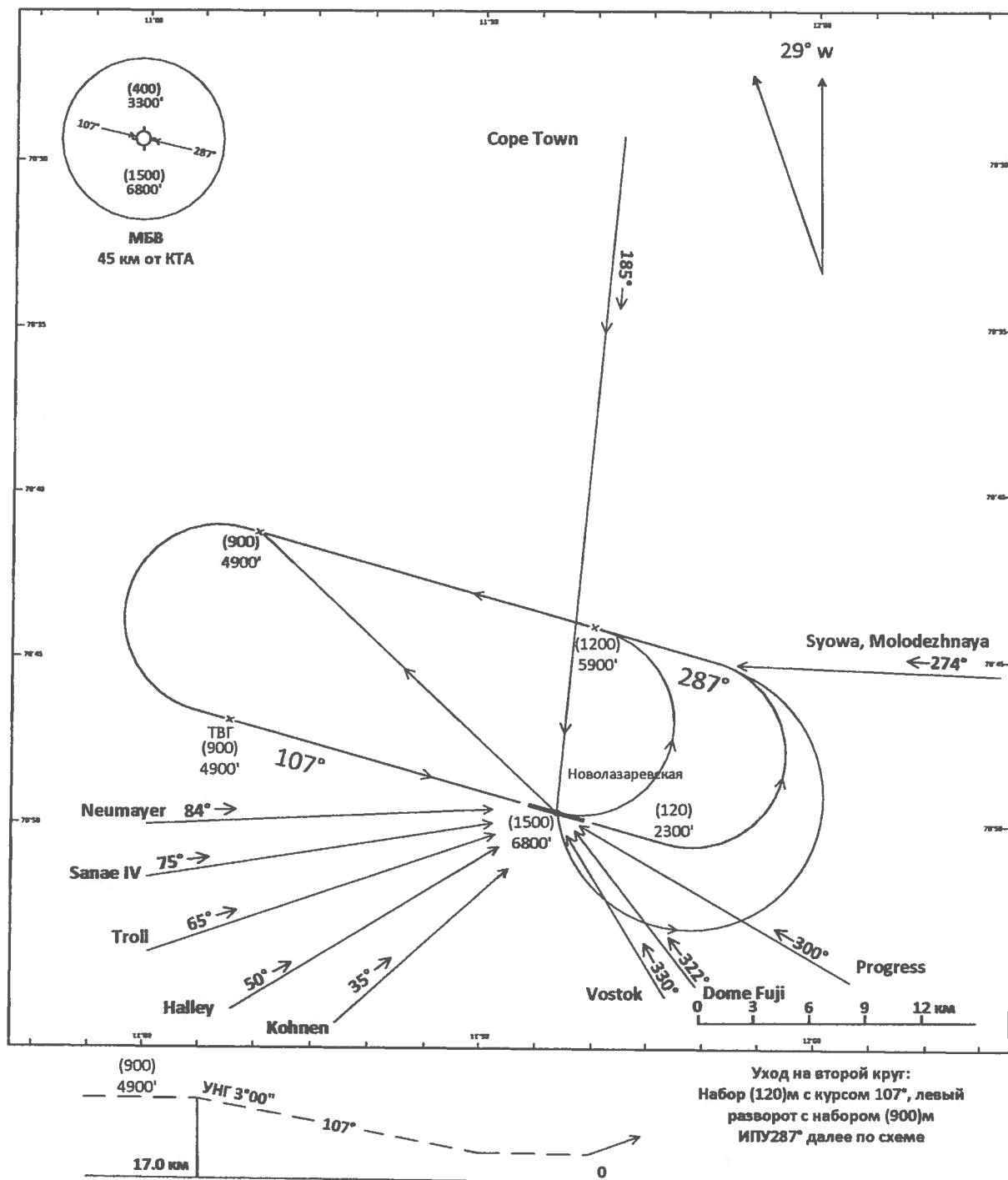
взлет с (показаны в таблице)



Взлет с (показаны в таблице)



Схема снижения и захода на посадку с ИК=107°



ОКРЕСТНОСТИ АЭРОДРОМА И РАЙОНА ЖИЗНО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



Схема снижения и захода на посадку с ИК=287°

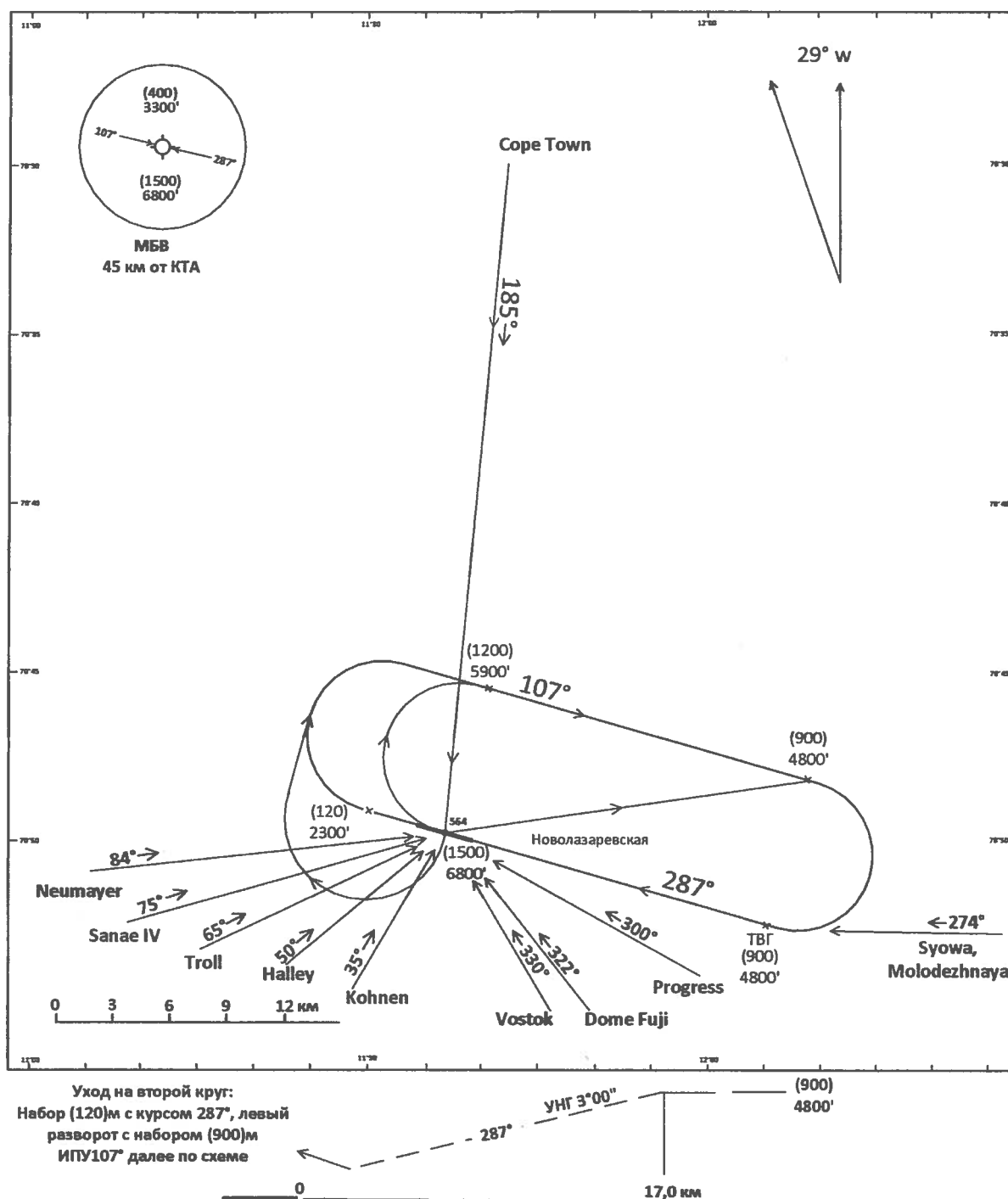




Схема выполнения визуального маневра для внеочередного захода на посадку по ПВП

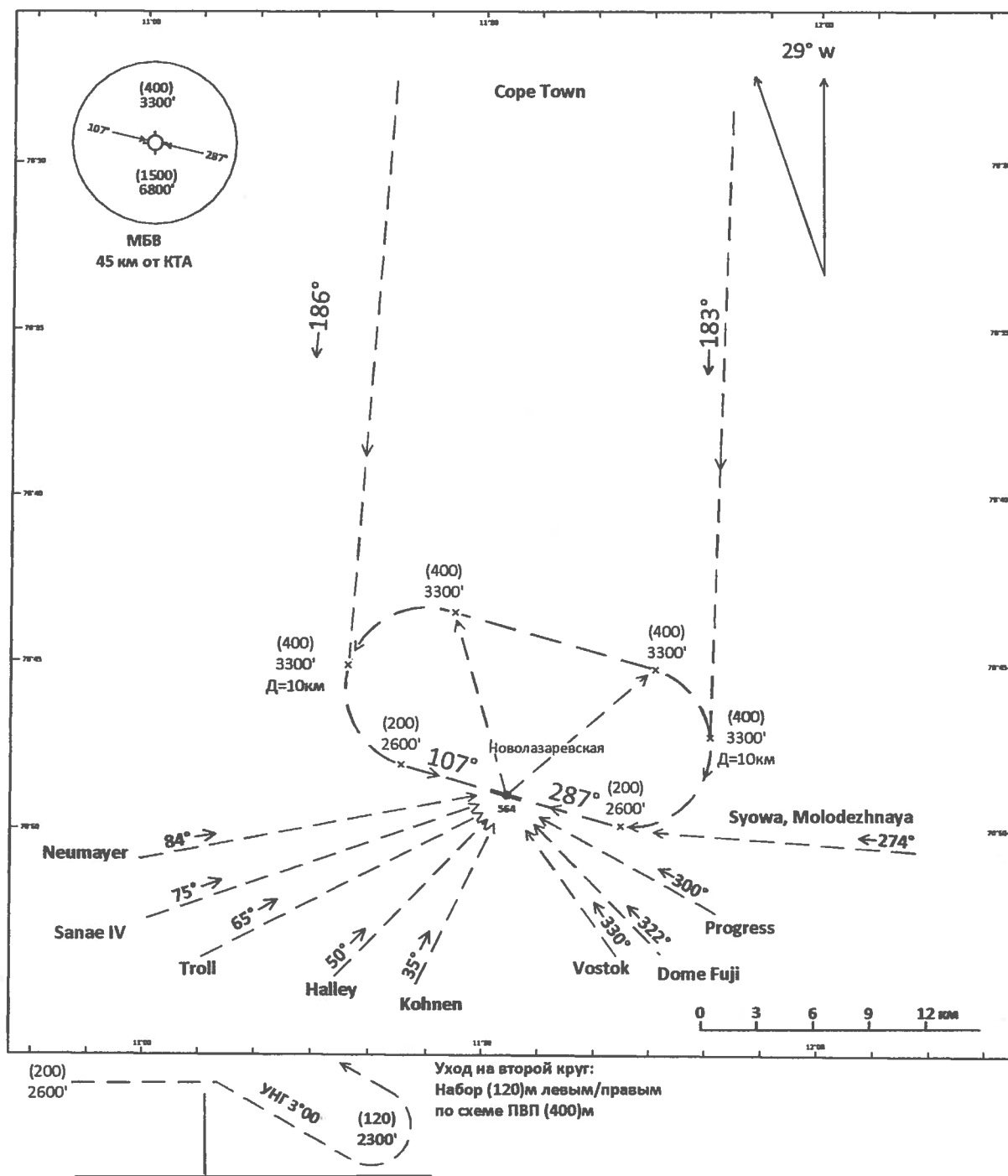


Схема воздушного сообщения в Республике Беларусь на 2010 г.



Схема постоянных маршрутов полетов для воздушной разведки погоды

Воздушная разведка погоды не выполняется

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА

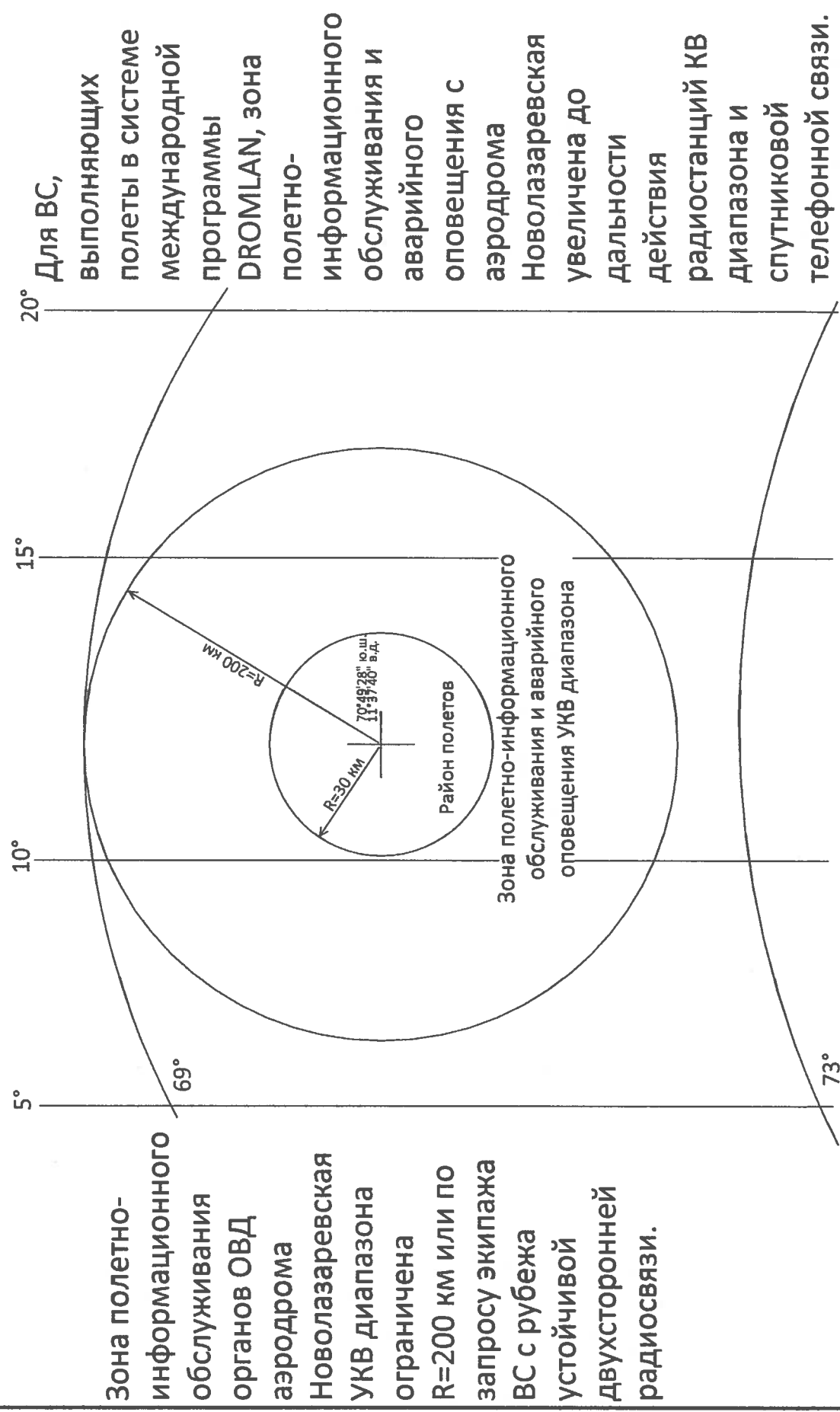
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА



Схема района обслуживания воздушного движения для органов

Приложение № 10

ОВД аэродрома Новолазаревская



ГОМАЛЬ

е тепп
иопр
е

льн
тран

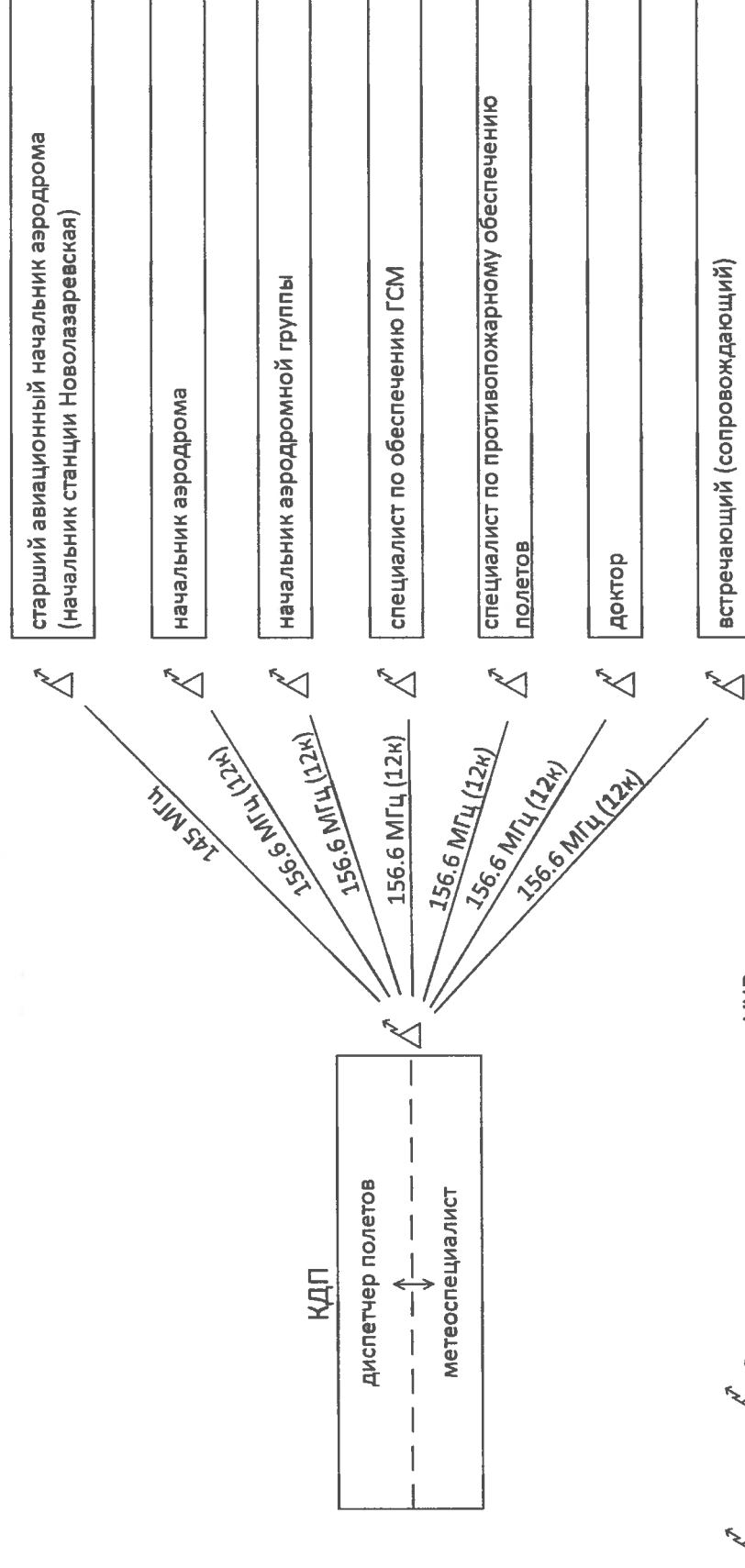
Д
Ку
ОМ

Воздух

западное.



Схема связи между органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) и обеспечивающими службами

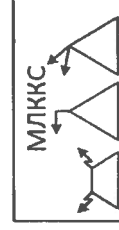
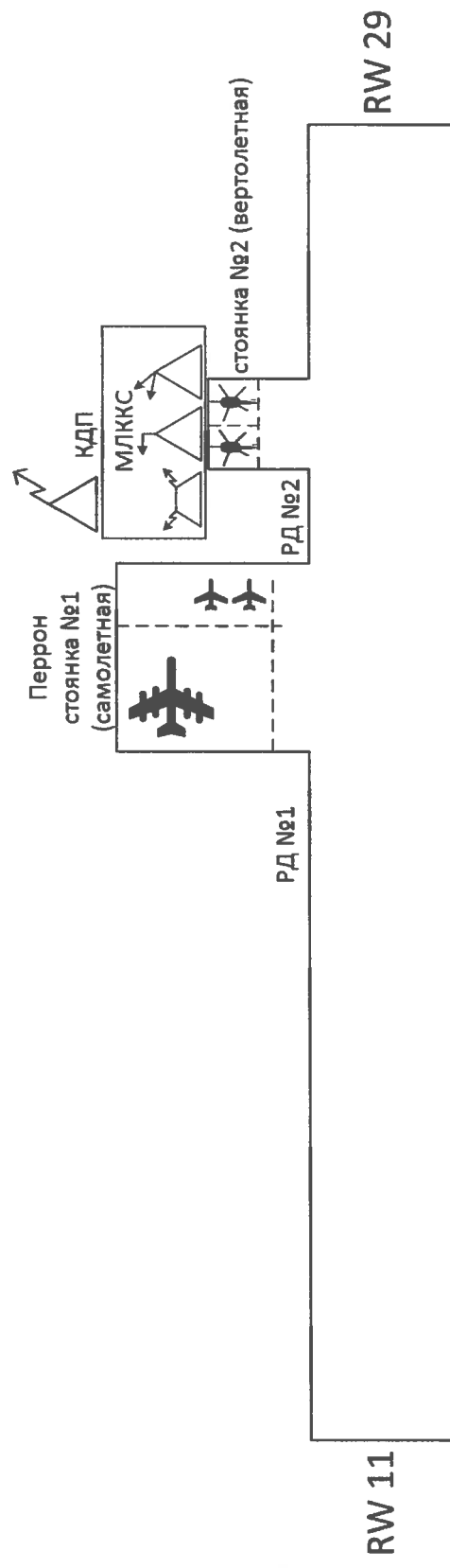


Связь через радиостанцию УКВ диапазона

Непосредственное общение

Схема расположения радиотехнического оборудования аэродрома

Приложение № 12



Экспериментальная мобильная станция МЛККС-А-2000 (только для ПК=107°)

Схема расположения объектов в зоне

Смоленской области



Схема расположения объектов в зоне Смоленской области



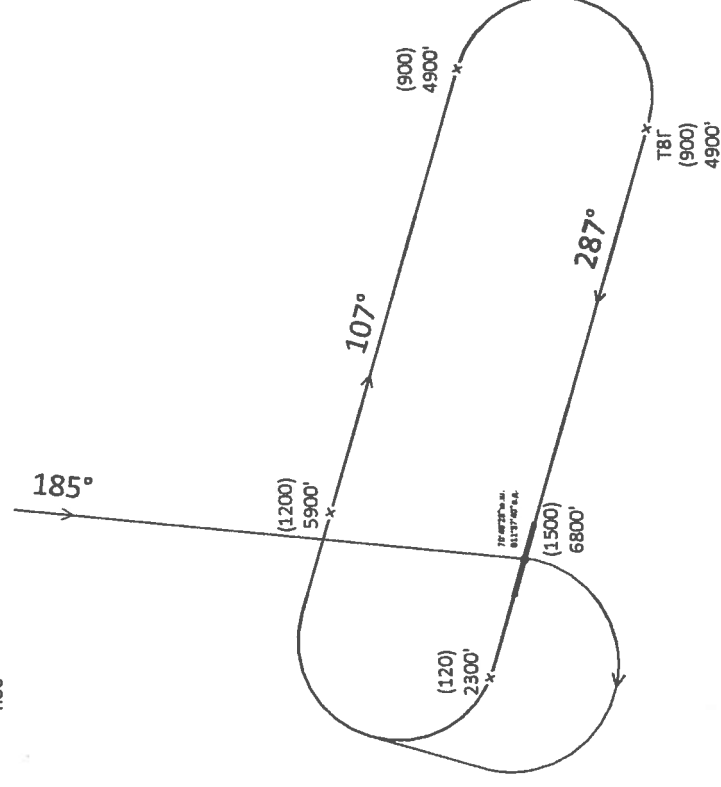
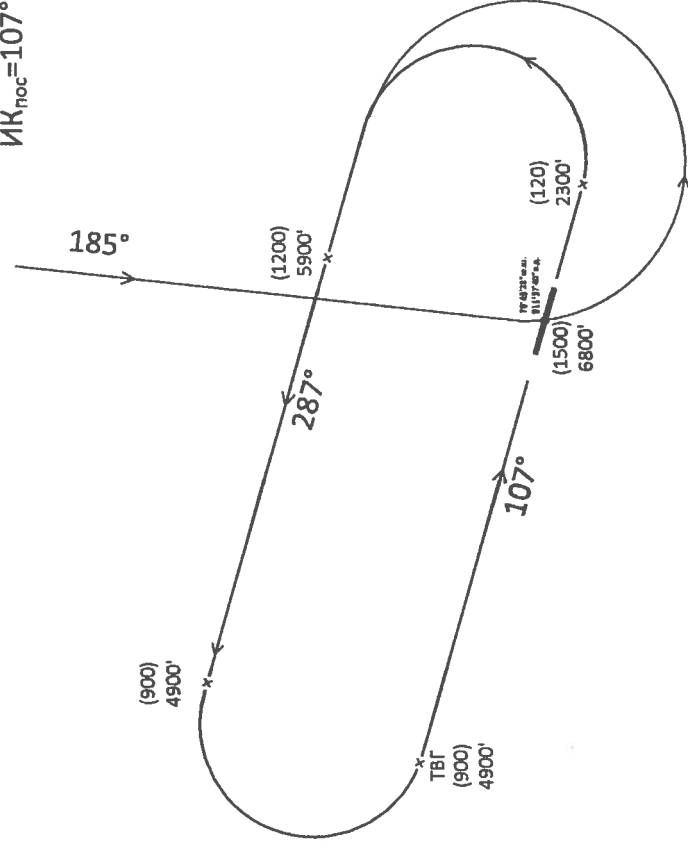
Схема облетов наземных средств РТО, АВЭС и ССО аэродрома Новолазаревская

Приложение № 13

Летные проверки АВЭС и ССО (ОМИ) проводятся рейсовыми ВС.

ИК_{пос}=107°

ИК_{пос}=287°



При необходимости повторного захода, выполняется уход на второй круг с набором высоты (120)м, далее левым/правым разворотом с набором высоты (900)м по схеме повторного захода

Лист № 1

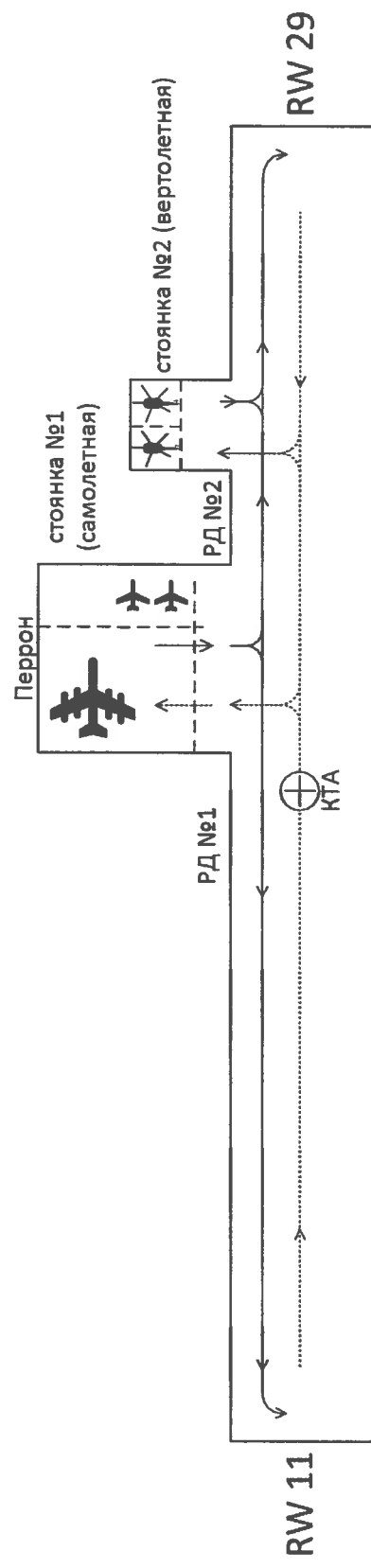
УДЛ. ДЕВА. ОТ. ЕТД. ДВА. ХИМ. МА. ЗЕ. ВО. Б. Д. С. Е. Х. О.

Векторная диаграмма

Векторная диаграмма (ВД) и таблица данных



Схема расположения мест стоянок и движения воздушных судов по аэродрому



— Маршрут выруливания

..... Маршрут за руливания



Рисунки и текстовые надписи

Полномочия и функции

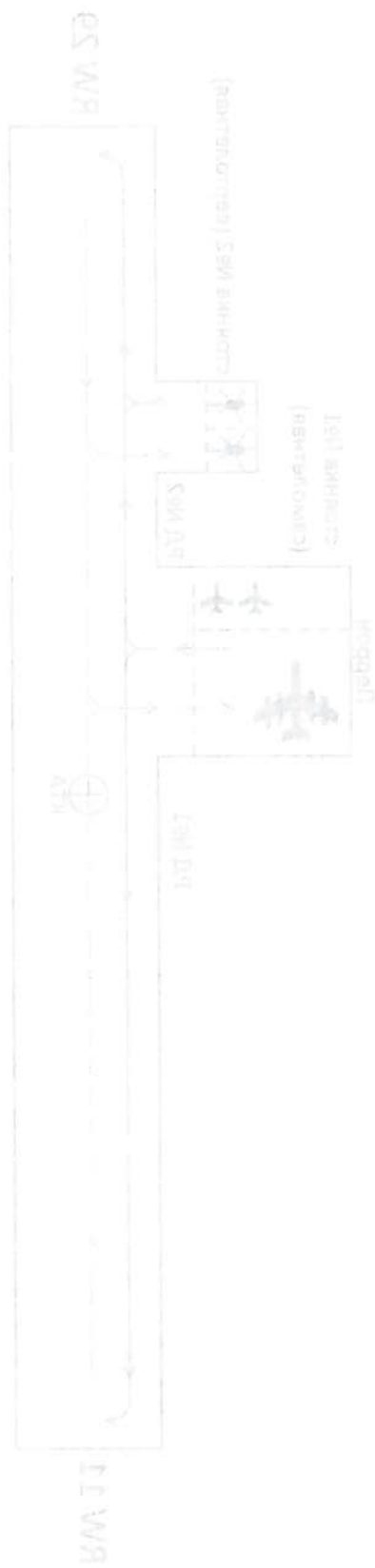
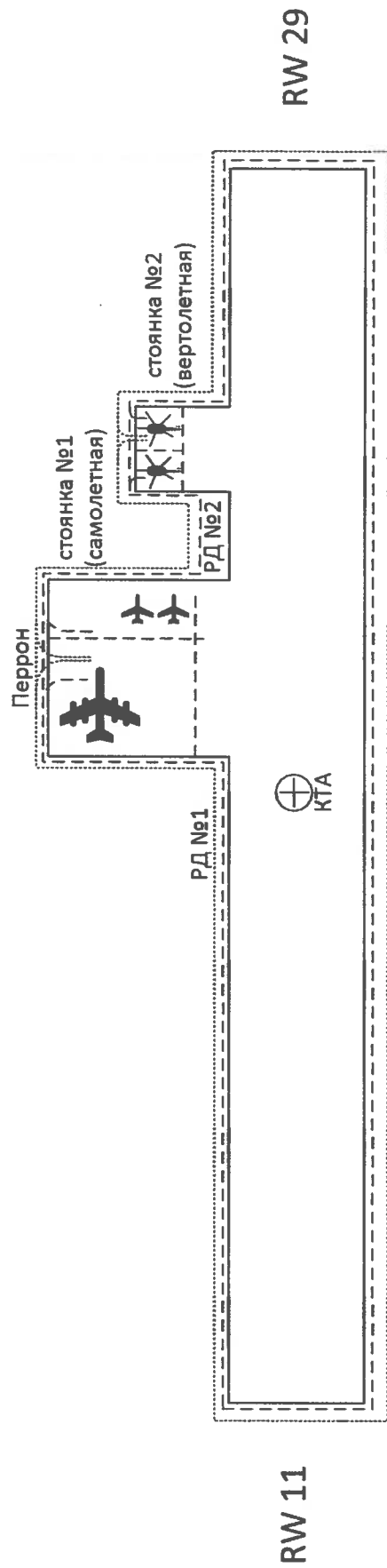


СХЕМА ВОЗДУШНОГО ПОЛЕТА ПО ВОЗДУШНЫМ ПУТЯМ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

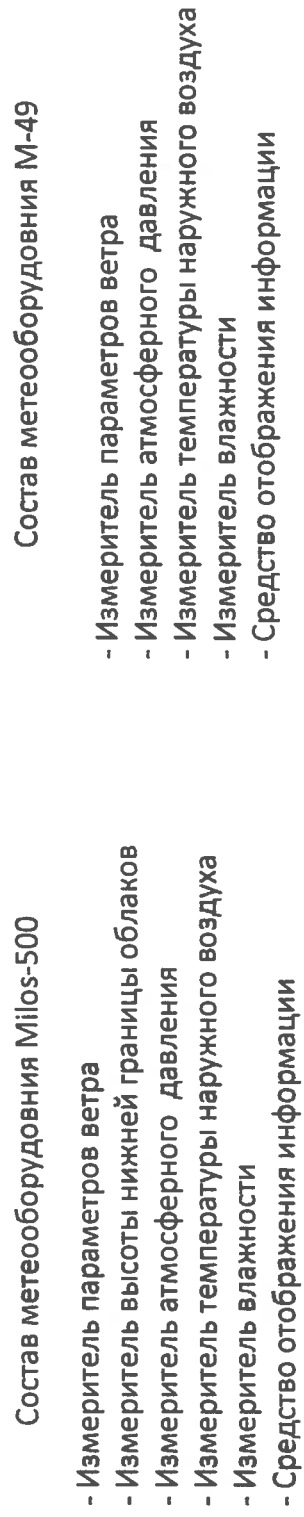
Утверждено: 10.12

Схема движения людей и спецавтотранспорта по аэродрому



----- Маршрут движения спецавтотранспорта

..... Маршрут движения людей





В соответствии с требованиями
к документам, используемым в
авиационной промышленности,
предоставляю вам на рассмотрение
и утверждение проект документа
технического назначения.

В соответствии с требованиями
к документам, используемым в
авиационной промышленности,
предоставляю вам на рассмотрение
и утверждение проект документа
технического назначения.

С уважением,
Генеральный директор

Генеральный директор



Экземпляр

Согласно проекту, утвержденному 12.05.2012 г.

Лист 1 из 1

Схема концентрации и перелета птиц в окрестностях аэродрома

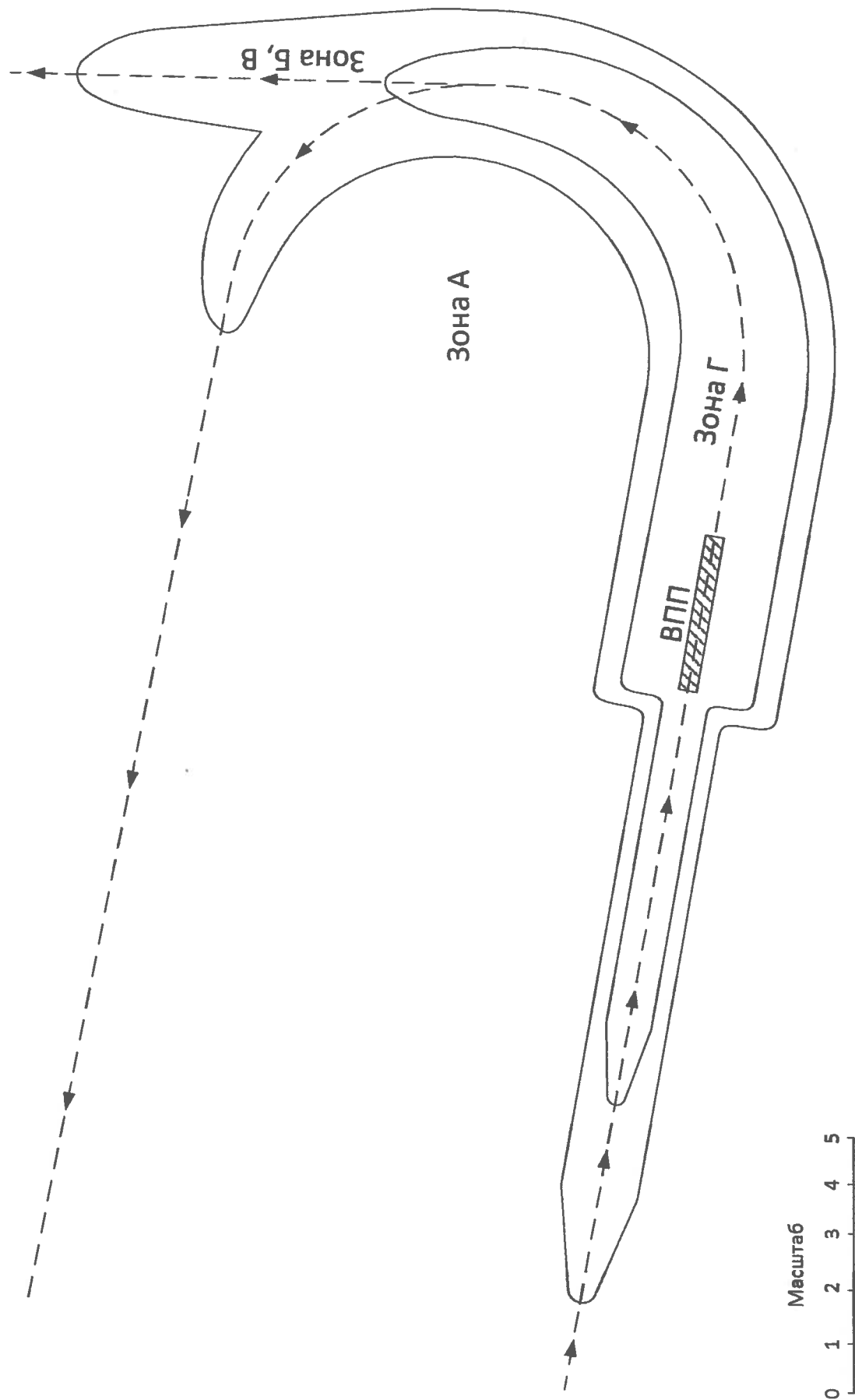
Концентрации и перелета птиц в окрестностях аэродрома нет



Контент-версия и контент-версия (содержимое)

Содержимое контента и контент-версия (содержимое)

Схема расположения зон шумов



Лист № 1 из 1

Формы для заполнения

ЗОНА Р

10-02

178



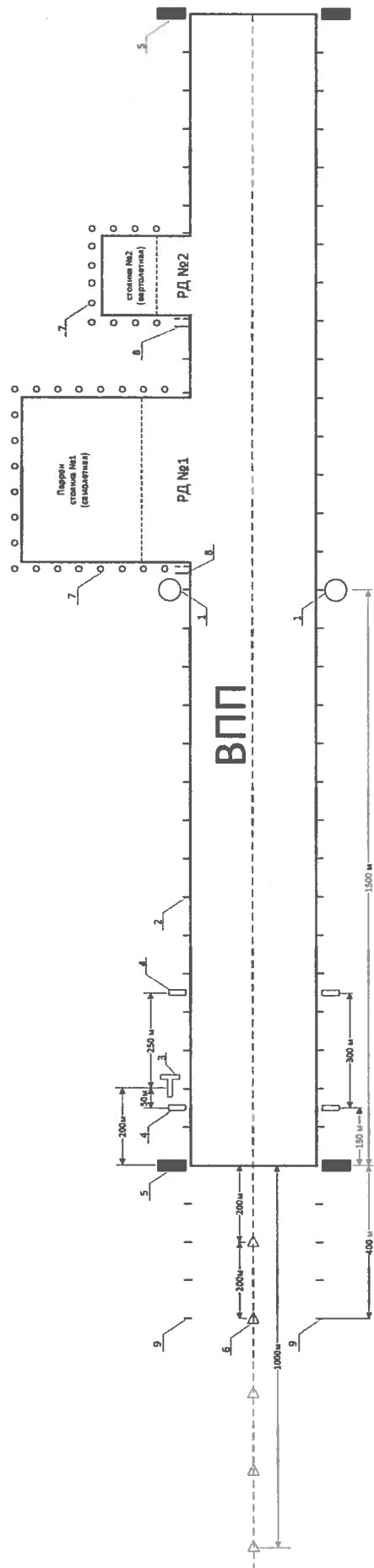
Схема приаэродромной территории



СРЕДНЕВЕКОВЫЕ



Схема оборудования аэродрома маркировочными знаками



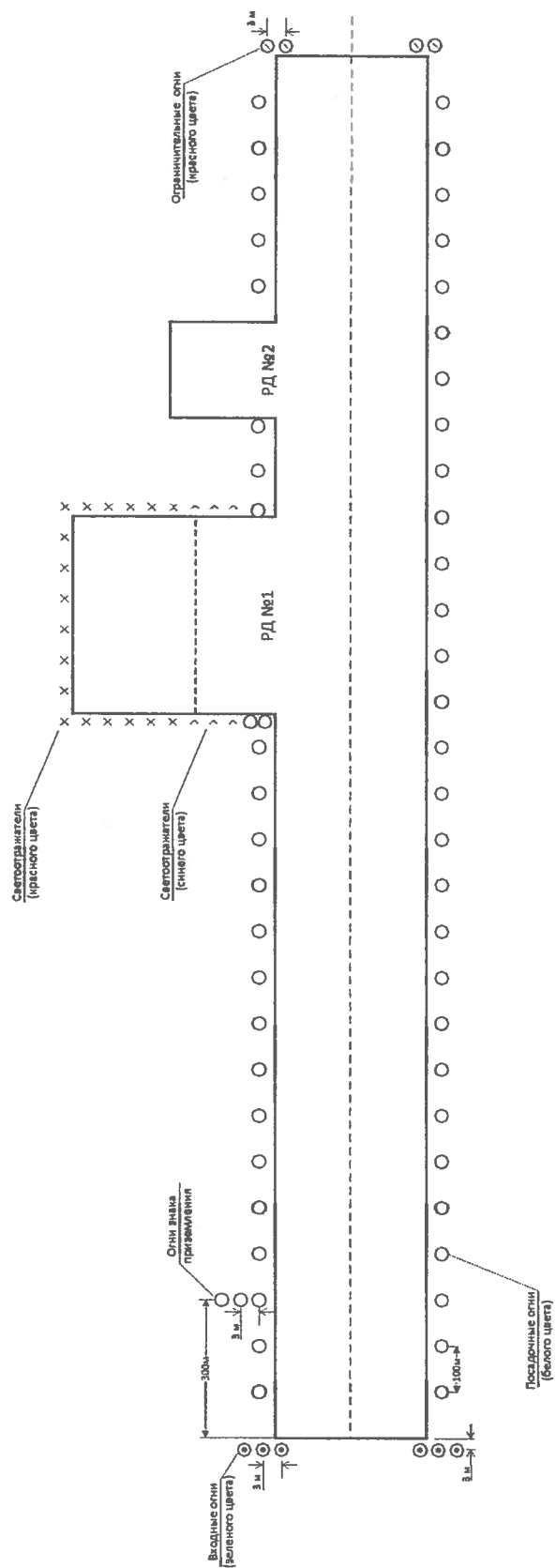
- 1 — знак центра полосы
- 2 - пограничный знак (через 100 метров)
- 3 - посадочный знак «Т»
- 4 — знак зоны приземления
- 5 - входной знак
- 6 - осевой знак (через 200 метров)
- 7 — знак границы РД, перрона, стоянки
- 8 - рулежный знак
- 9 — знак боковых границ ВПП (через 100 метров)



Схема пропускной способности воздушных перевозок

1978

Схема светотехнического оборудования аэродрома

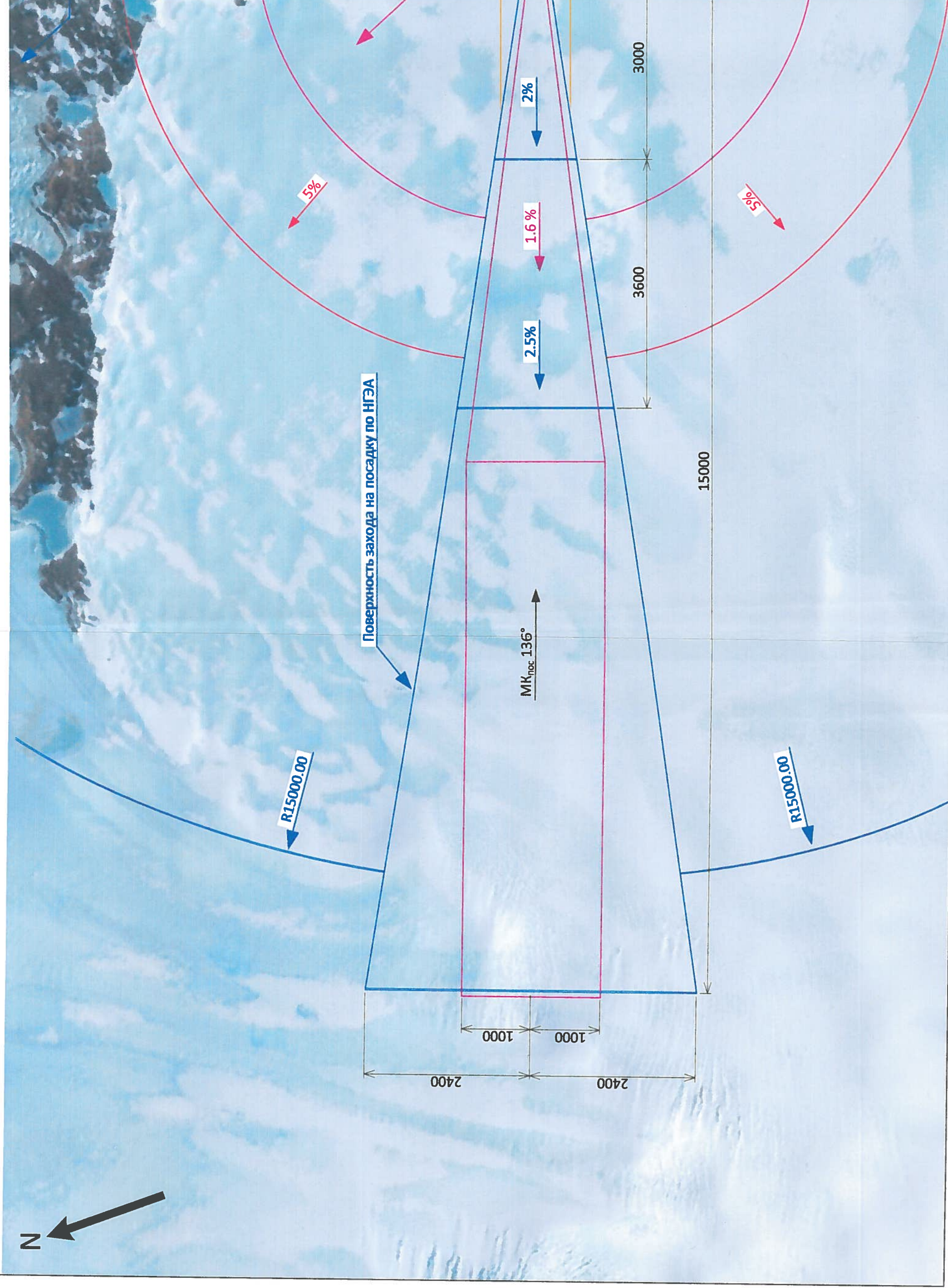


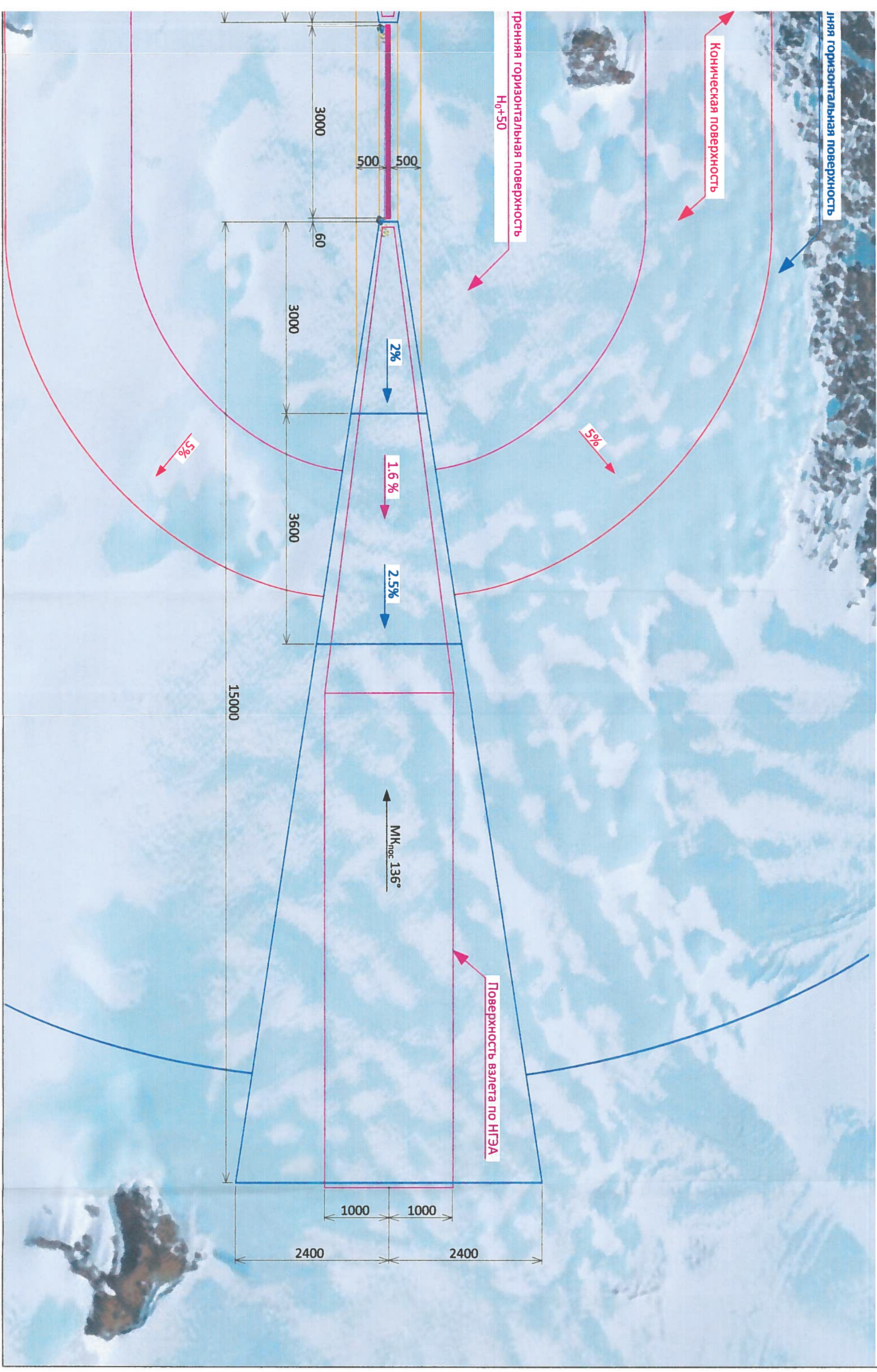
Лист 1 из 1

Схема расположения объектов



Схема препятствий





ПОЛОСЕ ВОЗДУШНЫХ ПОДХОДОВ ВПП

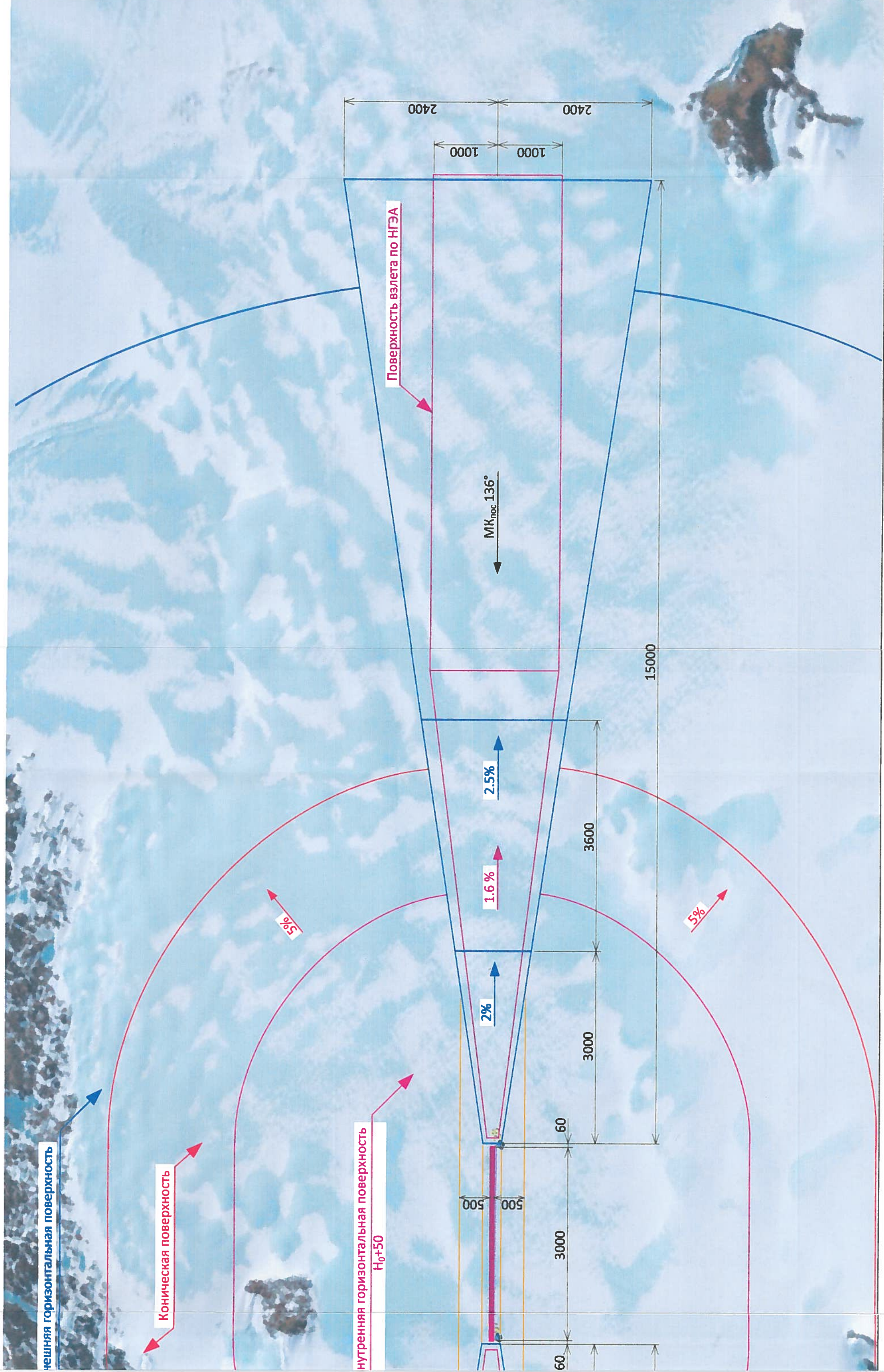
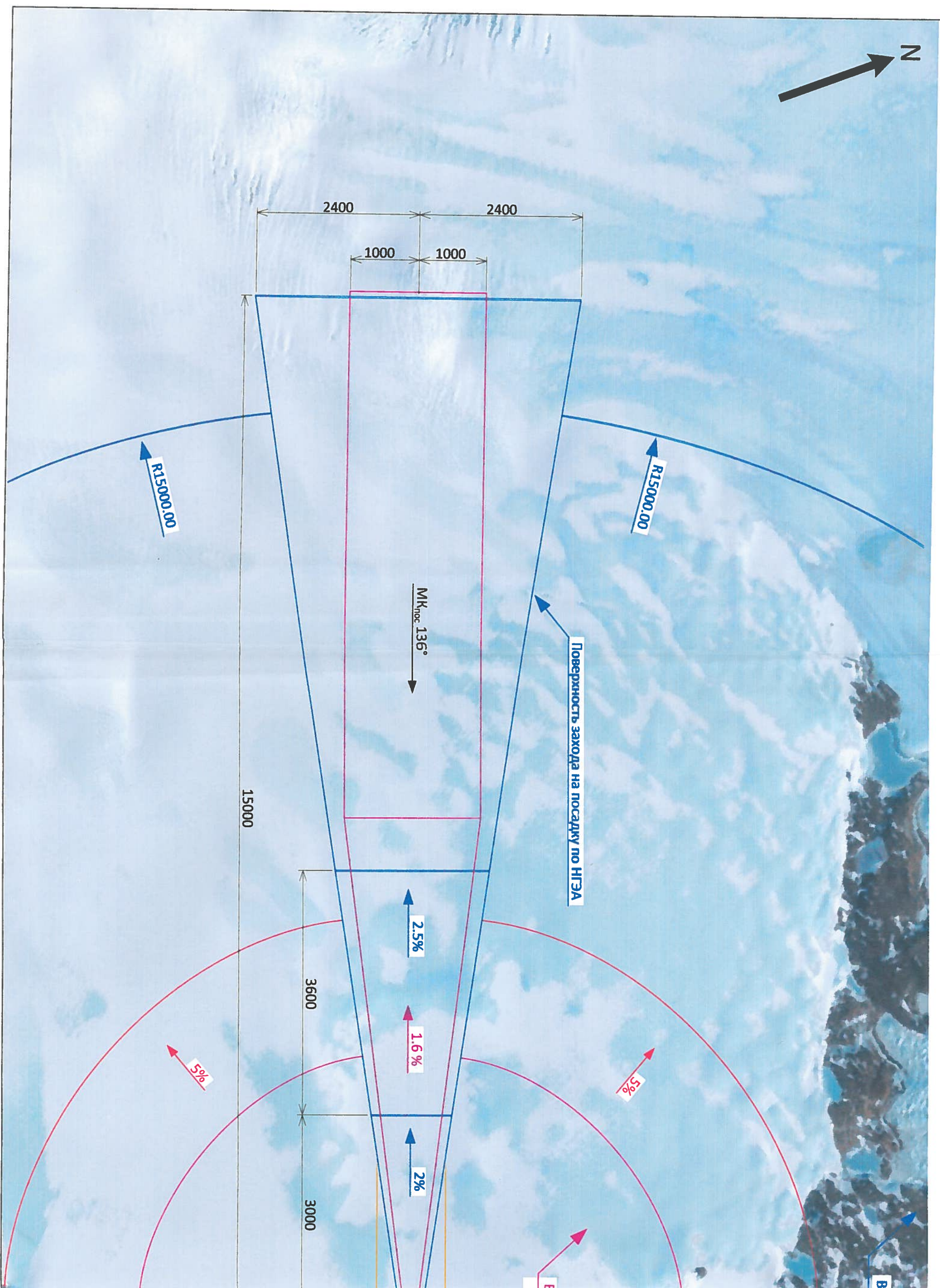


Схема препятствий в



для точного захода на посадку

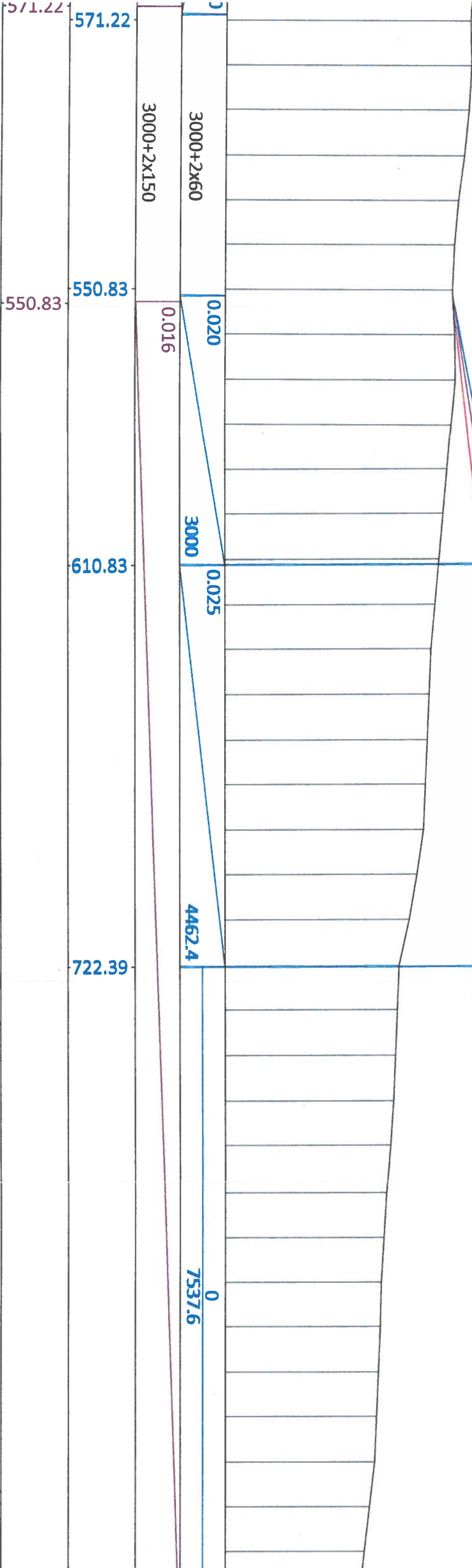
ПРОДОЛЖНЫЙ ПРОФИЛЬ ПОЛОС ВОЗДУШНЫХ ПОДХОДОВ

Коническая поверхность

Поверхность учета препятствий

Поверхность захода на посадку
по НГЭА

Нв+100 м



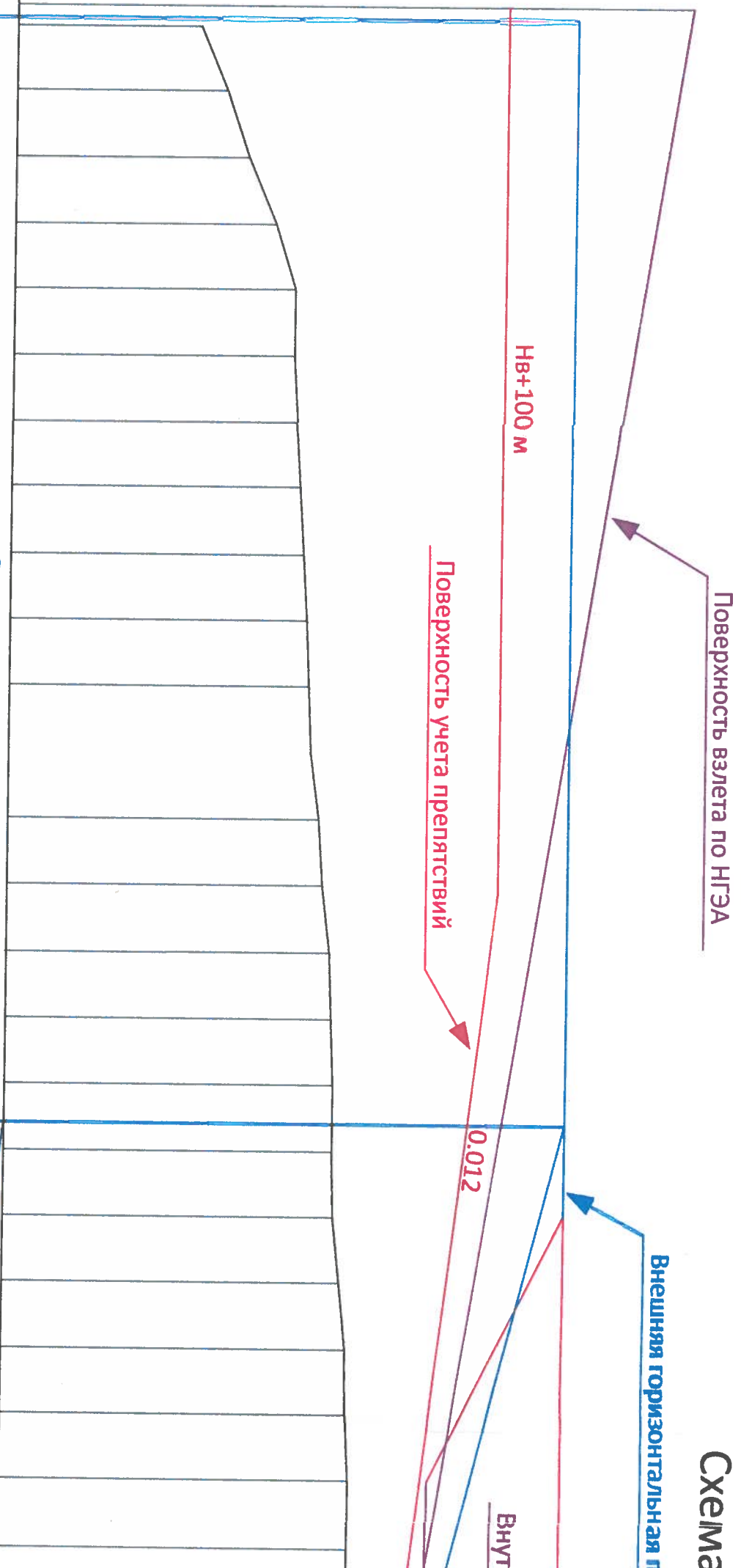
0	571.22
0	550.83
0	554.00
1	555.00
1	551.00
2	547.00
2	543.00
3	538.00
3	533.00
4	529.00
4	526.00
5	524.00
5	521.00
6	519.00
6	513.00
7	504.00
7	493.00
8	491.00
8	488.00
9	486.00
9	483.00
10	479.00
10	476.00
11	473.00
11	472.00
12	470.00
12	468.00
13	465.00
13	460.00
14	455.00

6000м
справа от
оси



На=572.39 м

Посадка		Уклоны	Взлет	Отметки поверхности ограничения высотных препятствий (посадка), м	Отметки поверхности ограничения высотных препятствий (посадка), м	Отметки верха препятствий, м	Отметки земли, м	Расстояние, м	Километры	Наименование высот по оси ВПП
Длина, м	Длина, м									
15000	Уклоны	0	8353.2	722.39	811.22		438.00	500	15	
							459.00	500	14	
							475.00	500	13	
							496.00	500	12	
							512.00	500	11	
							511.00	500	10	
							515.00	500	9	
							517.00	500	8	
							520.00	500	7	
							524.00	500	6	
							526.00	500	5	
							528.00	500	4	
							534.00	500		
							538.00	500		
							543.00	500		
							545.00	500		
							547.00	500		
							548.00	500		
							550.00	500		
							554.00	500		
							559.00	500		
							561.00	500		
							564.00	500		
							563.00	500		



Схема

