

УЛММ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
ULMM AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УЛММ МУРМАНСК
ULMM MURMANSK

УЛММ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
ULMM AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	68 46 54с 032 45 04в. В центре ВПП 68 46 54N 032 45 04E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	24 км ЮЗ г. Мурманск 24 km SW of Murmansk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	79.92м/13°C 79.92 m/13°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	15°В 15°E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Аэропорт Мурманск», Россия, 184355, Мурманская обл., п. Мурмаши, аэропорт Open joint stock company "Murmansk Airport", Airport, Poselok Murmashi, Murmanskaya Oblast, 184355, Russia. Тел./Tel: (8152) 281-259, 281-254 Факс/Fax: (8152) 281-541 AFS: УЛММАПДУ ULMMAPDU E-mail: info@airport-murmansk.ru
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 COORD – PZ-90.02

УЛММ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
ULMM AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	0300–2000
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	0500–1700, 1700–0500 По запросу / On request
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ, информационно-консультативное обслуживание по типу «Брифинг» AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД 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 работы АД: – к/с (чартерные рейсы – по запросу) AD operating HR: – H24 (charter flights – on request) 2. Тм = UTC+4час. LT = UTC+4HR

УЛММ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
ULMM AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются. AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 TS-1
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются. AVBL
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

УЛММ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
ULMM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта. Airport Hotel
2.	Рестораны Restaurants	
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, скорая помощь, больницы в г. Мурманске Aid post at Airport Terminal, ambulance, hospitals in Murmansk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Почтовое отделение Post Office
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
ULMM 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	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
ULMM 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 AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	SNOWTAM

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Stand: 1-6, 8, 10 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 31/R/B/X/T 7, 9 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 34/F/A/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A, B – 21 m, асфальтобетон/Asphalt -Concrete, PCN 29/R/B/X/T D, E – 21 m, асфальтобетон /Asphalt -Concrete, PCN 33/R/B/X/T(mixed) C – 23 m, асфальтобетон/Asphalt -Concrete, PCN 33/R/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высоты ACL location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянку 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, MC. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, 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, edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни "линии стоп" Stop bars	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
ULMM AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
Смотри АД 2 УЛММ, карту типа А, IAC-ICAO See AD 2 ULMM, Chart type A, IAC-ICAO							* - маркировано * - marked/LGTD

УЛММ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
ULMM AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Мурманск Murmansk
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Мурманск 9, 12, 24 час. Murmansk 9, 12, 24 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация. Personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Русский, английский. Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ППМ спутниковой информации об облаках APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Мурманск-Вышка, РДЦ Murmansk- TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	SIGMET

УЛММ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
ULMM AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN), покрытие ВПП и КПП	Координаты порога ВПП	Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
13	146°10' 131°	2500x42	PCN 41/R/B/X/T Asphalt-Concrete	68 47 27.99N 032 44 02.44E	THR 73.76 m
31	326°12' 311°	2500x42	PCN 41/R/B/X/T Asphalt-Concrete	68 46 20.95N 032 46 06.42E	THR 81.31 m
Уклон ВПП и КПП Slope of RWY and SWY	КПП (м) Stopway (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	400x75	3300x300	400	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	400x75	3300x300	400	нет/NIL

УЛММ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
ULMM AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (m)	РДВ (м) TODA (m)	РДПВ (м) ASDA (m)	РГД (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
13	2500	2900	2500	2500	нет/NIL
31	2500	2900	2500	2500	нет/NIL

УЛММ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
ULMM AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ, LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (m) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13	HIALS CAT I 900m	зеленые green	PAPI 3°00	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 1900m white last 600 m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
31	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI 3°00	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 1900m white last 600 m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL

УЛММ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
ULMM 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/ 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 15 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
ULMM AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты зоны приземления и отрыва (TLOF) и порога зоны конечного этапа захода на посадку (FATO) Coordinates TLOF and THR of FATO	нет NIL
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 20x20 м, асфальт Rectangle 20x20 m, Asphalt
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	

УЛММ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
ULMM AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Мурманск диспетчерская зона / Murmansk CTR 68 59 00N 032 35 00E – 68 52 00N 032 55 00E – 68 38 00N 033 12 00E – 68 22 00N 032 10 00E – 68 37 00N 031 47 00E – 68 53 00N 031 58 00E – 68 59 00N 032 35 00E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	GND – FL150
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	нет NIL
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Мурманск-Вышка русский, английский Murmansk-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(900) м (900) m
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛММ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
ULMM AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Вышка TWR	Мурманск-Вышка Murmansk-Tower	120.3	к/с H24	нет NIL
Метео MET	Мурманск- АТИС Murmansk- ATIS	127.4	к/с H24	нет NIL
Транзит Transit	Мурманск-Транзит Murmansk-Transit	131.9	к/с H24	нет NIL

УЛММ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
ULMM AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Site of transmitting antenna coordinates	Превышение антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 13 ИЛС КАТ I (15°В) LOC 13	ИПФ	110.3	к/с H24	68 45 53N 032 46 58E		
ИЛС КАТ II (15°Е) ГРМ 13 GP 13	IPF	335.0	к/с H24	68 47 19N 032 44 05E		3°00' RDH 16.3 m
ДПРМ 13 ЛОМ 13	ПФ PF	635	к/с H24	68 49 26N 032 40 24E		311°MAG/4.38 km to RWY13
БПРМ 13 ЛММ 13	П P	1290	к/с H24	68 47 56N 032 43 10E		311°MAG/1.06 km to RWY13
КРМ 31 ИЛС кат.1 (15°В) LOC 31	ИРД	108.5	к/с H24	68 47 39N 032 43 41E		
ИЛС КАТ I (15°Е) ГРМ 31 GP 31	ИРД	329.9	к/с H24	68 46 27N 032 45 41E		3°00' RDH 16.9 m
ДПРМ 31 ЛОМ 31	РД RD	635	к/с H24	68 44 35N 032 49 20E		131°MAG/3.94 km to RWY31
БПРМ 31 ЛММ 31	Р R	1290	к/с H24	68 45 52N 032 46 59E		131°MAG/1.07 km to RWY31

УЛММ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**1. Аэропортовые правила.**

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

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер Вышки на частоте 120.3. Без разрешения диспетчера Вышки руление и буксировка запрещаются. Разворот на 180° всех типов ВС, допущенных к эксплуатации на аэродроме Мурманск, разрешается производить на уширениях ИВПП в местах примыкания РД А и РД Е к ИВПП.

1. Перрон Центральный:

- МС 1, 2, 4, 12 (41x33) для ВС Ан-24, Ан-148, В737-200, В737-300, В737-400, В737-500, Ту-134 и других ВС, меньших по размерам;

- МС 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10 (52x42) для ВС В737-800, Ту-154 и других ВС, меньших по размерам;

- МС 11 (52x54.5) для ВС типа Ил-76, Ту-204, Ту-214, DC-9-51 и других типов ВС, меньших по размерам.

2. Перрон Северный:

- МС В1, МС 1-4 для ВС Ка-32, Ка-27, Ми-2 и других типов ВС, меньших по размерам;

- МС В2-В6 для ВС Ми-8, Ка-32, Ка-27, Ми-2 и других типов ВС, меньших по размерам;

- МС 5-7 для ВС Ми-2 и других типов ВС, меньших по размерам;

- МС 8-13 для ВС Ан-2, Ми-2 и других типов ВС, меньших по размерам.

2. Руление на места стоянки и с них.

Заруливание на место стоянки производится по сигналам встречающего лица ИАС. Если воздушное судно установлено не по маркировочным знакам, КВС обязан немедленно проинформировать об этом диспетчера Вышки.

На перроне Центральный:

При установке ВС на места стоянок носовой частью в направлении «Ю-В», выруливание с МС 3, 5, 7, 9 разрешено воздушным судам на тяге собственных двигателей с Рэкс. не более 22м, для остальных типов воздушных судов производится буксировка.

При установке ВС на места стоянок носовой частью в направлении «С-3», выруливание с МС 6, 8, 10 разрешено воздушным судам на тяге собственных двигателей с Рэкс. не более 22м, для остальных типов воздушных судов производится буксировка.

Заруливание воздушных судов Ил-76, Ту-204, Ту-214, DC-9-51 на МС 11 через МС 7 допускается при отсутствии воздушных судов на МС 5.

На перроне Северный:

Разрешается использовать для заруливания (выруливания) ВС Ми-8 на тяге несущего винта любое из мест стоянок 2-13, при наличии свободных соседних стоянок.

При установке ВС Ми-8 на МС 2 разрешается использовать МС 1, 3 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

При установке ВС Ми-8 на МС 3 разрешается использовать МС 2, 4 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

ULMM AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.**1. Airport regulations.**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and towing by special tow tractors. Taxiing and towing shall be carried out along the established marking.

Tower controller shall control the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 120.3. Taxiing and towing without Tower controller's permission are prohibited. Aircraft of all types are allowed to execute 180° turn on RWY turn pads at joints with TWY A and TWY E.

1. Apron Central:

- stands 1, 2, 4, 12 (41x33) are designated for An-24, An-148, B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, Tu-134 aircraft type and smaller;

- stands 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10 (52x42) are designated for B737-800, Tu-154 aircraft type and smaller;

- stand 11 (52x54.5) is designated for Il-76, Tu-204, Tu-214, DC-9-51 ACFT type and smaller.

2. Apron North:

- stand B1, stands 1-4 are designated for Ka-32, Ka-27, Mi-2 helicopters and smaller;

- stands B2-B6 are designated for Mi-8, Ka-32, Ka-27, Mi-2 helicopters and smaller;

- stands 5-7 are designated for Mi-2 helicopters and other smaller type ACFT;

- stands 8-13 are designated for An-2, Mi-2 and other smaller type ACFT.

2. Taxiing into and out of stands.

Taxiing into stand shall be executed on signals of the marshaller. If the aircraft is not parked according to marking signs, the pilot-in-command must immediately inform Tower controller about it.

Apron Central:

When the aircraft are parked on the stands facing south-east, taxiing out of stands 3, 5, 7, 9 is allowed for aircraft under own engines power with an operational radius of not more than 22m, other aircraft types shall taxi out of the stands by towing.

When the aircraft are parked on the stands facing north-west, taxiing out of stands 6, 8, 10 is allowed for aircraft under own engines power with an operational radius of not more than 22m, other aircraft types shall taxi out of the stands by towing.

Taxiing of Il-76, Tu-204, Tu-214, DC-9-51 aircraft into stand 11 via stand 7 is allowed when stand 5 is vacant.

Apron North:

It is allowed to use any of stands 2-13 for taxiing-in (taxiing-out) of Mi-8 HEL under the power of the main rotor, when adjacent stands are vacant.

When stand 2 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 1, 3 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 3 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 2, 4 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

При установке ВС Ми-8 на МС 4 разрешается использовать МС 3, 5 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

При установке ВС Ми-8 на МС 5 разрешается использовать МС 4, 6 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

При установке ВС Ми-8 на МС 6 разрешается использовать МС 5, 7 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

При установке ВС Ми-8 на МС 7 разрешается использовать МС 6 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

При установке ВС Ми-8 на МС 8 разрешается использовать МС 9 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

При установке ВС Ми-8 на МС 9 разрешается использовать МС 8, 10 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

При установке ВС Ми-8 на МС 10 разрешается использовать МС 9, 11 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

При установке ВС Ми-8 на МС 11 разрешается использовать МС 10, 12 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

При установке ВС Ми-8 на МС 12 разрешается использовать МС 11, 13 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

При установке ВС Ми-8 на МС 13 разрешается использовать МС 12 для руления воздушных судов с размахом крыла не более 16м и диаметром НВ не более 14.5м.

Руление на тяге несущего винта ВС Ми-8 по РД F производится прямо между стоянками МС 1 – МС 7 и МС 13 – МС 8, при наличии хотя бы на одной из них воздушных судов Ми-8 – дальнейшее руление запрещается, разрешается буксировка.

3. Перрон. Руление в зимних условиях.

В зимних условиях, при отсутствии видимости разметки руления на Центральном перроне, заруливание ВС с РД С на места стоянок производится по сигналам встречающего лица ИАС.

УЛММ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Эксплуатационные приемы снижения шума на аэродроме Мурманск не предусмотрены.

When stand 4 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 3, 5 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 5 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 4, 6 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 6 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 5, 7 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 7 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stand 6 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 8 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stand 9 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 9 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 8, 10 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 10 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 9, 11 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 11 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 10, 12 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 12 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stands 11, 13 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

When stand 13 is occupied by Mi-8 HEL, it is allowed to use stand 12 for taxiing of aircraft with a wingspan of not more than 16 m and a diameter of the main rotor of not more than 14.5 m.

Taxiing of Mi-8 HEL along TWY F under the power of the main rotor shall be carried out straight on between stand 1 – stand 7 and between stand 13 – stand 8; when any of these stands is occupied by Mi-8 HEL, further taxiing is prohibited, towing is allowed.

3. Apron taxiing during winter conditions.

When taxi guide line is invisible on the Central apron during winter conditions, taxiing of aircraft into stands from TWY C shall be executed according to the signals of marshaller.

ULMM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are not provided at Murmansk aerodrome.

УЛММ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Процедуры полетов по ППП в районе аэродрома

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возложена на соответствующий орган ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД. Для обеспечения возможности регулирования очередности захода на посадку воздушных судов используются зоны ожидания.

Радиолокационные процедуры в пределах района аэродрома

Радиолокационное наведение в районе аэродрома Мурманск осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потоков движения воздушных судов диспетчер органа ОВД дает указание на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

Радиолокационный контроль за полетами ВС осуществляется по ОРЛ-А.

Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) связи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4 пункт 5 настоящего AIP.

При потере радиосвязи после входа в район аэродрома экипаж продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой в направлении ДПРМ посадочного курса. Снижение и заход на посадку выполняются по схеме большого прямоугольного маршрута в расчетное время прибытия, или как можно ближе к этому времени. При потере радиосвязи после взлета экипаж продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку или следует на запасной аэродром.

При необходимости, по решению КВС, воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов согласно GEN 3.4 пункт 5.

ULMM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

IFR flight procedures within TMA.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation with maintaining the established intervals.

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS unit. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit. Holding areas shall be used to regulate the sequence of aircraft approach for landing.

Radar procedures within TMA.

Radar vectoring in TMA is executed by ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the controller of ATS unit shall give instruction to reach definite flight levels (heights) and also set courses for the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights is provided by TAR.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4 para 5 of the present AIP.

In case of radio communication failure after the entry into TMA the crew shall continue the flight at last assigned flight level cleared by the controller towards LOM of landing heading. Descending and approach for landing shall be executed according to wide rectangular approach traffic pattern at estimated time of arrival or as close as possible to this time. In case of radio communication failure after take-off the crew shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height and fly according to instrument approach pattern and depending on meteorological conditions and aircraft landing weight land or proceed to alternate aerodrome.

If required, on a pilot-in-command's decision, aircraft may proceed along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan without radio communication at one of flight levels according to GEN 3.4 para 5.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет. ВС следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж ВС выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома планируемой посадки и начинает снижение в расчетное время прибытия, или как можно ближе к этому времени указанному в плане полета. Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полетами) о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

УЛММ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Для района аэродрома Мурманск характерно наличие озер, больших рек, заболоченных участков местности, близость моря, Кольский залив, река Тулома. В районе аэродрома расположено несколько объектов, по своему профилю работы способствующих гнездованию птиц вблизи них. В районе аэропорта миграционные пути птиц не проходят. Перелеты птиц с юга на север начинаются с апреля до середины мая. Наиболее опасными месяцами в орнитологической обстановке аэродрома являются апрель-август. Наибольшая суточная активность птиц наблюдается в октябре с 4 до 9 часов утра.

Аэродром Мурманск отпугивающих установок не имеет. В указанные периоды времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете и заходе на посадку, а также наборе высоты и снижении.

Дополнительно проводится отстрел птиц.

In case of radio communication failure during IFR flight when it is not possible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan. In this case the crew shall maintain the assigned flight level till crossing radio navigation facility of the planned aerodrome of landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to this time, indicated in the flight plan. Approach shall be carried out according to the procedure established for this navigation facility. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after estimated time of arrival.

VFR flight procedures within TMA.

The pilot-in-command must follow VFR and timely report ATS unit (flight management unit) the necessity of changing to IFR flight.

ULMM AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

Murmansk TMA is characterized by the existence of lakes, large rivers, water-logged plots, the proximity of the Sea, the Kola bay, the Tuloma river. The disposition of some industrial objects in TMA and the type of their activity favour the nesting of birds near by. No birds migration routes are passed through the TMA. The migration of birds from the South to the North is from April till the middle of May. The period from April to August is the most dangerous subject to ornithological situation in TMA. The greatest daily activity of birds is in October from 0400 to 0900 (local time) in the morning.

There are no special devices to disperse the birds at Murmansk aerodrome. During the above mentioned periods pilots are recommended to switch on landing lights when flying in TMA, during take-off, approach-to-land and also during climbing and descending procedures.

The shooting of birds shall be carried out additionally.