

**УННТ**  
**НОВОСИБИРСК/Толмачево**  
**UNNT**  
**NOVOSIBIRSK/Tolmachevo**

**УННТ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.**  
**UNNT AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.**

**УННТ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.**  
**UNNT AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.**

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	550200с 0823557в. В центре ВПП 16/34 550200N 0823557E. In the centre of RWY 16/34
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	20 км З г. Новосибирска, 9 км СЗ г. Обь 20 km W of Novosibirsk, 9 km NW of Ob
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	112.1 м/21.0°C 112.1 m/21.0°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	9°В 9°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Аэропорт Толмачево», Россия, 633104, Новосибирская обл., г. Обь-4, аэропорт Толмачёво Open joint stock company "Tolmachevo Airport", Tolmachevo Airport, Ob-4, Novosibirskaya Oblast, 633104, Russia Тел./Tel: (383) 216-93-29 Факс/Fax: (383) 216-91-69 AFS: УННТАПДУ/UNNTAPDU E-mail: ap@ovbport.ru
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УННТ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.**  
**UNNT AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.**

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0200-1100 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0200-1100 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 САИ 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. Часы работы АД: к/с AD operating HR: H24 2. Тм= UTC+7час. LT= UTC+7HR

УННТ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.  
UNNT 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, РТ/ МС-8П TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/ MS-8P
3.	Средства заправки топливом/емкость 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	Мелкий ремонт в АТБ. Minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УННТ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.  
UNNT AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта Airport hotel
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Buses, taxis
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, поликлиника, служба скорой помощи, больница в г. Оби Aidpost at Airport Terminal, rest room, polyclinic, ambulance service, hospital in the town of Ob
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УННТ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.  
UNNT AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 9 – ВПП 07/25, ВПП 16/34 H24, CAT 9 – RWY 07/25, RWY 16/34
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

УННТ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.  
UNNT 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.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 48/R/C/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: А – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 55 R/C/X/T В – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 60 R/C/X/T С – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 50 R/C/X/T D – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 57 R/C/X/T 5 – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete Е – 22.5m, бетон/Concrete, PCN 73 R/B/WT М – 22.5m, бетон/Concrete, PCN 73 R/B/WT G – 22.5m, бетон/Concrete, PCN 79 R/B/WT Н – 22.5m, бетон/Concrete, PCN 64 R/B/WT L – 22.5m, бетон/Concrete, PCN 82 R/B/WT
3.	Местоположение и превышение мест проверки высоты ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УННТ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ  
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.  
UNNT 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, 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, 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, taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УННТ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.  
UNNT 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	
07/Взл/TKOF 25/Подх/АРСН	Смотри стр. AD 2.1 UNNT-33, карту АОС ICAO тип А			Труба Chimney	469.4 м *	5500.3 N 08303.9E	* - маркировано * - marked/LGTD
25/Взл/TKOF 07/Подх/АРСН	See page AD 2.1 UNNT-33, Chart АОС ICAO type А			Прожекторы Searchlights	228.0 м *	5502.4 N 08255.6E	
16/Взл/TKOF 34/Подх/АРСН	Смотри стр. AD 2.1 UNNT-34, карту АОС ICAO тип А			В/н башня Water tower	280.7 м *	5503.2 N 08306.8E	
34/Взл/TKOF 16/Подх/АРСН	See page AD 2.1 UNNT-34, Chart АОС ICAO type А			Радиомачта Radio mast	241.9 м *	5456.1 N 08246.8E	
				Антенна Antenna	254.0 м *	5455.0 N 08251.4E	
				Мачта Mast	408.3 м *	5507.6 N 08259.3E	
				Труба Chimney	225.0 м *	5500.5 N 08247.8E	
				Мачты Masts	344.0 м *	5456.0 N 08223.9E	
				Труба Chimney	270.8 м *	5452.2 N 08258.3E	
				Телевышка TV tower	252.3 м *	5505.0 N 08213.0E	
				Геодез. пункт Geodesic point	321.5 м *	5454.9 N 08324.0E	
				Вышка связи Tower	295.0 м *	5511.6 N 08315.2E	
				Антенна Antenna	300.0 м *	5504.0 N 08317.1E	
				Телевышка TV tower	340.5 м *	5458.8 N 08252.8E	
				Труба Chimney	266.8 м *	5452.3 N 08307.3E	

УННТ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.  
UNNT AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Новосибирск Novosibirsk
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	Новосибирск 9, 24 час. Novosibirsk 9, 24 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND 30 мин. TREND 30 min.
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация. Briefing, personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ. 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 <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МРЛ, приемник спутниковой информации об облаках WXR, APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Новосибирск- Подход, Посадка, Старт, РДЦ Novosibirsk-APP, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

**УННТ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**UNNT 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
Designations 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
07	081°00' 072°	3597x60	Asphalt-Concrete PCN 69 R/C/X/T	550035.68N 0823721.52E - -	THR 111.1 m
25	261°03' 252°	3597x60	Asphalt-Concrete PCN 69 R/C/X/T	550053.83N 0824041.44E - -	THR 110.5 m
16	170°00' 161°	3602x45	Concrete PCN 76 R/B/W/T	550257.10N 0823539.43E - -	THR 110.2 m
34	350°01' 341°	3602x45	Concrete PCN 76/R/B/W/T	550102.38N 0823614.63E - -	THR 112.1 m

Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY -SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3900x380	имеется / AVBL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3900x380	имеется / AVBL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3902x300	имеется / AVBL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3902x300	имеется / AVBL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УННТ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**UNNT AD 2.13 DECLARED DISTANCES.**

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (m)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (m)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
<b>07</b>	3597	3997	3597	3597	нет/NIL
From TWY C	1799	2199	1799	-	нет/NIL
From TWY D	2397	2797	2397	-	нет/NIL

1	2	3	4	5	6
<b>25</b>	3597	3997	3597	3597	нет/NIL
From TWY B	2747	3147	2747	-	нет/NIL
From TWY C	1798	2198	1798	-	нет/NIL
<b>16</b>	3602	3752	3602	3602	нет/NIL
<b>34</b>	3602	3752	3602	3602	нет/NIL
From TWY H	2300	2450	2300	-	нет/NIL

**УННТ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**UNNT AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.**

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (m) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
07	HIALS 879 m CAT I	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3600m, 60m 3000m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
25	HIALS 881 m CAT I	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3600m, 60m 3000m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
16	HIALS 900 m CAT II	зеленые green	PAPI left/3°00'	900m	3600m, 15m 2700m white next 600m 2 red/2 white last 300m red	3600m, 60m 3000m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
34	HIALS 900m CAT I	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	3600m, 15m 2700m white next 600m 2 red/2 white last 300m red	3600m, 60m 3000m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

**УННТ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**  
**UNNT 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	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД. Осевых нет Edge: all TWY. Centre line NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УННТ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**  
**UNNT AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	ВПП 07/25, ВПП 16/34 — RWY 07/25, RWY 16/34 —
----	---	--

УННТ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
UNNT AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Новосибирск диспетчерская зона / Novosibirsk CTR 55 25 52N 082 57 36E – 55 19 00N 082 52 00E – 55 15 00N 082 55 00E – 55 14 00N 082 57 00E – 55 09 00N 083 01 00E – 55 06 00N 083 00 00E – 55 04 00N 082 59 00E – 55 07 00N 083 17 00E – 55 07 06N 083 18 12E – 54 48 06N 083 11 30E – 54 45 00N 083 00 00E – 54 41 00N 082 58 00E – 54 35 18N 082 41 42E далее по дуге по часовой стрелке радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 km centred at (55 02 00N 082 36 00E) до / to 55 25 52N 082 57 36E Новосибирск диспетчерский район / Novosibirsk CTA 56 01 12N 082 15 42E – 56 03 30N 082 26 24E – 56 04 00N 082 31 24E – 56 05 00N 082 38 00E – 56 11 00N 083 12 00E – 56 06 00N 083 37 00E – 56 01 00N 083 48 00E – 56 00 00N 084 15 00E – 56 03 00N 084 40 00E – 55 48 00N 085 04 00E – 55 43 00N 085 12 00E – 55 30 00N 085 12 00E – 55 14 00N 084 42 00E – 54 50 00N 084 40 00E – 54 43 00N 084 18 00E – 54 40 42N 084 16 00E – 54 32 00N 084 09 00E – 54 30 00N 084 08 00E – 54 14 30N 084 02 42E – 54 03 48N 083 59 00E – 54 07 18N 083 24 12E – 54 01 36N 082 47 00E – 54 01 36N 081 43 54E – 54 26 00N 081 01 00E – 54 36 24N 081 01 42E – 54 49 30N 080 58 00E – 54 56 00N 080 56 00E – 55 12 54N 080 59 30E – 55 19 24N 081 01 06E – 55 28 06N 081 08 06E – 55 37 00N 081 15 00E – 55 47 36N 081 35 06E – 55 55 00N 081 52 00E – 56 01 12N 082 15 42E	
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Новосибирск диспетчерская зона – от земли до FL050 Новосибирск диспетчерский район – выше FL050 до FL190 Novosibirsk CTR – GND – FL050 Novosibirsk CTA – above FL050– FL190	
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С. Class C	
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Новосибирск-Подход Novosibirsk-Approach	рус., англ. RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(1300) м –/ (1300) m	
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system	

УННТ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.  
UNNT 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
Подход APP	Новосибирск-Подход Novosibirsk-Approach	127.500	к/с H24	Within CTA at FL060-190
		127.100	По указанию УВД By ATC	Within 45 km from ARP at FL060-070 inclusive
Старт TWR	Новосибирск-Старт Novosibirsk-Start	118.500	к/с H24	
Круг Radar	Новосибирск-Круг Novosibirsk-Krug	122.000	к/с H24	Serves as APP at FL060-070
Руление GND	Новосибирск-Руление Novosibirsk-Taxiing	121.700	к/с H24	
АТИС ATIS	Новосибирск-АТИС Novosibirsk-ATIS	127.400	к/с	RUS
		131.300	H24	ENG
ВОЛМЕТ VOLMET	Новосибирск-ВОЛМЕТ Novosibirsk-VOLMET	128.300	к/с	
			H24	

**УННТ**      **АД 2.19**      **РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.**  
**UNNT**      **AD 2.19**      **RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.**

Тип средства, магнитное скло- нение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of Supported OPS	Обозначения  ID	Частота  Frequency	Часы работы  Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны  Position of trans- mitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME  Elevation of DME transmit- ting antenna	Примечания  Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (9°E/-)	НСК NSK	113.3	к/с H24	550049.5N 0823821.2E	118.3 m	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 07 ИЛС кат 1 (9°В/-) LOC 07 ILS CAT I (9°E/-)	ИРО  IRO	110.1	к/с H24	550058.9N 0824137.6E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 07 GP 07		334.4	к/с H24	550042.9N 0823737.5E		3°00', RDH 17.2 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 07 LOM 07	РО RO	310	к/с H24	550015.9N 0823345.8E		252°MAG/4.02 km to RWY 07 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 07 LMM 07	Р R	597	к/с H24	550030.3N 0823624.2E		252°MAG/1.02 km to RWY 07 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 25 ИЛС кат 1(9°В/-) LOC 25 ILS CAT I (9°E/-)	ИКТ  ИКТ	108.5	к/с H24	550030.6N 0823625.9E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 25 GP 25		329.9	к/с H24	550057.9N 0824022.2E		3°00', RDH 17.8 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 25 DME 25	ИКТ ИКТ	CH 22X	к/с H24	550057.9N 0824022.2E		320m from RWY25 to ARP 168m to the right of RWY CL Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 25 LOM 25	КТ КТ	310	к/с H24	550114.4N 0824428.3E		072°MAG/4.08 km to RWY 25 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 25 LMM 25	К K	597	к/с H24	550059.1N 0824139.2E		072°MAG/1.08 km to RWY 25 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 16 ИЛС кат 2 (9°В/-) LOC 16 ILS CAT II (9°E/-)	ИСЖ  ISV	109.7	к/с H24	550047.7N 0823619.2E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 16 GP 16		333.2	к/с H24	550248.2N 0823550.2E		3°00', RDH 16.5 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 16 DME 16	ИСЖ ISV	CH 34X	к/с H24	550248.2N 0823550.2E		300m from RWY16 to ARP 135m to the right of RWY CL Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 16 LOM 16	СЖ SV	875	к/с H24	550457.8N 0823501.2E		341°MAG/3.8 km to RWY 16 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 16 LMM 16	С S	722	к/с H24	550326.5N 0823531.5E		341°MAG/0.921km to RWY 16 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7
КРМ 34 ИЛС кат 1(9°В/-) LOC 34 ILS CAT I (9°E/-)	ИГХ IGH	111.1	к/с H24	550318.0N 0823536.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 34 GP 34		331.7	к/с H24	550112.8N 0823619.4E		3°00', RDH 16.0 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 34 DME 34	ИГХ IGH	CH 48X	к/с H24	550112.8N 0823619.4E		300m from RWY34 to ARP 135m to the right of RWY CL Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 34 LOM 34	ГХ GH	875	к/с H24	545855.0N 0823654.8E		161°MAG/4.0 km to RWY 34 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 34 LMM 34	Г G	722	к/с H24	550033.2N 0823622.5E		161°MAG/0.9 km to RWY 34 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке.

Руление разрешено:

- к МС 5 при условии свободной стоянки 13;
- к МС 14-17 при условии свободной стоянки 12.

Заруливание ВС на тяге собственных двигателей разрешено:

- на МС 1-4А, 31-33, 58-61 (носовой частью к ИВПП), при условии отсутствия ВС и оборудования на МС, находящихся на пути руления ВС;

- на МС 49-51, 1А-5А, 36-38 при установке ВС носом к терминалу при условии, что на МС 6-11, попадающей под воздействие газовой струи рулящего ВС, не производится коммерческое и техническое обслуживание ВС.

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

Прибывающие ВС встречаются спецмашинами, в сопровождении которых рулят до указанной МС. Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер ДПР на частоте 121.7 МГц "Новосибирск-Руление". Без разрешения ДПР руление и буксировка запрещаются.

Введены в эксплуатацию телескопические трапы на МС 2, 3, 37. Заруливание осуществлять на тяге собственных двигателей согласно разметке.

**3. Зона стоянки для небольших ВС (авиация общего назначения).**

ВС общего назначения сопровождаются спецмашинами на МС, выделенные для них.

**4. Зона стоянки для вертолетов.**

Для кратковременной стоянки вертолетов используются грунтовые МС в районе РД 4. Заруливание на стоянку по указанию диспетчера УВД.

**5. Перрон. Руление в зимних условиях.**

В случае, когда разметка не видна (гололед, снегопад), движение ВС по перрону только при лидировании машины сопровождения.

**6. Ограничение при рулении.**

При рулении ВС по РД Е (между ИВПП 07/25 и ИВПП 16/34) возможна остановка на МС ожидания и запуска (на траверзе порога 07) и МС ожидания и запуска (на траверзе порога 34).

При остановке ВС с размахом крыла не более 50м на местах ожидания и запуска, разрешено руление ВС по РД Е с размахом крыла ВС не более 50м.

Заруливание ВС на МС и выруливание с МС осуществляется согласно нанесенным на покрытие разметкам только по сигналам лица, руководящего рулением на порученном участке.

Руление ВС с РД L направо на ВПП 16/34 запрещено.

Разрешается буксировка ВС с запущенными двигателями на режиме не выше малого газа, если это предусмотрено РЛЭ ВС. Запуск двигателей может выполняться до начала буксировки или в процессе буксировки. Возможность запуска двигателей в процессе буксировки КВС согласует с руководителем буксировки до начала буксировки.

**UNNT 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 in accordance with the established marking.

Taxiing is allowed:

- to stand 5 when stand 13 is vacant;
- to stands 14-17 when stand 12 is vacant.

Taxiing under own engines power is allowed:

- into stands 1-4A, 31-33, 58-61 (facing RWY) when stands located on the way of aircraft taxiing are not occupied by aircraft and equipment;

- into stands 49-51, 1A-5A, 36-38 when parking nose to terminal and under condition that commercial handling and technical maintenance of aircraft is not carried out on stands 6 -11 affected by the engine jet blast of taxiing aircraft.

**2. Taxiing into and out of stands.**

Arriving aircraft shall be met and escorted by "Follow-me" vehicles to the designated stand. Taxiing controller shall control the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 121.7 MHz "Novosibirsk-Taxiing". Taxiing and towing without permission of taxiing controller are prohibited.

Aerobridges are put into operation on ACFT stands 2, 3, 37. Taxiing into stands shall be carried out under own engines power according to marking.

**3. Parking area for small aircraft (General aviation).**

General aviation aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicles to stands designated for them.

**4. Parking area for helicopters.**

Grass stands in the vicinity of TWY 4 shall be used for helicopters parking of short duration. Taxiing into stand shall be by ATC controller's instruction.

**5. Apron. Taxiing during winter conditions.**

When marking is invisible (due to ice-covered ground, snowfall) movement of aircraft on the apron is available only after escorting vehicle.

**6. Taxiing - restriction.**

While taxiing of ACFT along TWY E (between RWY 07/25 and RWY 16/34) it is allowed to stop on the runway holding and start-up position (abeam THR 07) and on the runway holding and start-up position (abeam THR 34).

When ACFT with a wingspan of not more than 50m is stopped on the runway holding and start-up position, it is allowed to taxi along TWY E for ACFT with a wingspan of not more than 50m.

Taxiing into/out of stands shall be carried out according to the painted markings only by marshaller's signals.

ACFT taxiing from TWY L to the right to RWY 16/34 is prohibited.

Towing of aircraft is allowed with started-up engines at not above idle power, if this is envisaged by the Aeroplane Flight Manual. Engines start-up can be carried out before towing or in the process of towing. The pilot-in-command shall coordinate the possibility of engines start-up in the process of towing with the towing superintendent before towing.

Запуск двигателей производится по разрешению руководителя буксировки. Ответственность за безопасность буксировки с запущенными двигателями несет руководитель буксировки и КВС.

Запрещается буксировка ВС с запущенными двигателями по скользкому перрону.

Запрещается буксировка ВС с запущенными винтовыми двигателями.

Руление (буксировка) производится по указаниям диспетчера руления. Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, взлетной массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной руководством по летной эксплуатации ВС. Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС.

Заруливание ВС на тяге собственных двигателей разрешено:

– на МС 4А, МС 49-51 (носовой частью на юг), МС 58-61, 1А, 5А (носовой частью к ИВПП);

– на МС 31-33, МС 1Л, МС 36Л, при условии отсутствия ВС и оборудования на МС, находящихся на пути руления самолетов;

– на МС 2-4, МС 36-38 (при установке ВС носовой частью к аэровокзалу), при условии, что на стоянках (МС 6-13), попадающих под воздействие газовой струи рулящего самолета не производится коммерческое и техническое обслуживание ВС.

Через РД В заруливание ВС на тяге собственных двигателей разрешено на МС 12-17, при отсутствии ВС и оборудования на МС, находящихся на пути руления.

В случае руления ВС через РД А, РД С, РД D, заруливание на МС 12, 13-17 разрешается при условии, что на стоянках (МС 6-13), попадающих под воздействие газовой струи рулящего самолета не производится коммерческое и техническое обслуживание ВС.

Заруливание на МС 12А и 14А осуществляется на тяге собственных двигателей через РД В с последующей установкой тягачом по разметке при условии свободных МС 11, 12, 13 для заруливания на МС 12А и свободных МС 12, 13, 14 для заруливания на МС 14А.

Через РД D заруливание ВС на тяге собственных двигателей разрешено на МС 56:

– для ВС Ан-124 при условии свободных МС 33, 41;

– для ВС В747, В777, В767, DC-10, Ил-86, Ил-76 при условии свободной МС 33.

Выруливание на тяге собственных двигателей разрешено:

– с МС 58-61 (носовой частью к РД D), МС 5-29, 31-33, 34-35, 41, 42, 48, 1А-5А, 52-54, 55-57, 1Л через МС 51, 36Л через МС 4А при условии, что на смежной стоянке, попадающей под воздействие газовой струи выруливающего самолета, не производится коммерческое и техническое обслуживание ВС.

При наличии самолетов на площадках для хранения ВС (за МС 18-26) выруливание ВС на тяге собственных двигателей с этих МС запрещено.

Разрешается установка тягачом, а также заруливание и выруливание на тяге несущего винта (без разворотов в пределах зоны обслуживания) вертолетов типа Ми-8 и ниже на МС 58-61. Вертолеты типа Ми-26 устанавливаются только тягачом.

Engines start-up shall be carried out by the permission of the towing superintendent. The responsibility for the safety of towing with started-up engines rests with the towing superintendent and the pilot-in-command.

Towing of aircraft with started-up engines is prohibited on the slippery apron.

Towing of aircraft with started-up turboprop engines is prohibited.

Taxiing (towing) shall be carried out by the instructions of the Taxiing controller. The speed of taxiing shall be chosen by a pilot-in-command depending on condition of TWY, the presence of obstacles, the aircraft take-off mass, wind mode and visibility conditions. In all cases the speed of taxiing shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual. The responsibility for the observance of taxiing rules is imposed on the pilot-in-command.

Taxiing of ACFT is allowed under own engines power into the following stands:

– into stands 4A, 49-51 (facing south), 58-61, 1A, 5A (facing the RWY);

– into stands 31-33, 1L, 36L on condition that there are no ACFT and equipment on the stands located on the way of ACFT taxiing ;

– into stands 2-4, 36-38 (when ACFT are parked facing the terminal), on condition that commercial and technical service of ACFT does not take place on stands (stands 6-13) affected by the engine jet blast of the taxiing ACFT.

Taxiing of ACFT into stands 12-17 under own engines power is allowed along TWY B on condition that there are no ACFT and equipment on the stands located on the way of ACFT taxiing.

In case of ACFT taxiing along TWY A, TWY C, TWY D, taxiing into stands 12, 13-17 is allowed on condition that commercial and technical service of ACFT does not take place on stands (stands 6-13) affected by the engine jet blast of the taxiing ACFT.

Taxiing into stands 12A and 14A shall be carried out under own engines power along TWY B with subsequent parking under assistance of a tow tractor along the marking on condition that stands 11, 12, 13 are vacant for taxiing into stand 12A and stands 12, 13, 14 are vacant for taxiing into stand 14A.

Taxiing into stand 56 is allowed under own engines power along TWY D as follows:

– for An-124 ACFT when stands 33, 41 are vacant;

– for B747, B777, B767, DC-10, Ил-86, Ил-76 ACFT when stand 33 is vacant.

Taxiing out of the stand under own engines power is allowed as follows:

– out of stands 58-61 (facing TWY D), stands 5-29, 31-33, 34-35, 41, 42, 48, 1А-5А, 52-54, 55-57, 1Л via stands 51, 36L, via stand 4А on condition that commercial and technical service of ACFT does not take place on adjacent stand affected by the engine jet blast of the taxiing ACFT.

When pads for storage of ACFT (behind stands 18-26) are occupied, taxiing of ACFT under own engines power out of these stands is prohibited.

Stands 58-61 are AVBL for parking of Mi-8 type HEL or class below under assistance of a tow tractor as well as taxiing into/out of the stands under the main rotor power (without turning within the service area). Mi-26 type HEL shall be parked only under assistance of a tow tractor.

## 7. Применение процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости (LVP) вводятся при дальности видимости на ВПП (RVR) 600м и менее по указанию диспетчерской службы.

Процедуры применяются в целях:

- предотвращения столкновений ВС в условиях ограниченной видимости;
- предотвращения столкновений ВС с препятствиями на земле в условиях ограниченной видимости;
- обеспечения защиты критических зон курсового и глиссадного маяков при выполнении полетов по категории II ИКАО и взлетов в условиях ограниченной видимости;

### 7.1 Прилет

Экипажам ВС гарантируется, что сигналы курсового и глиссадного радиомаяков полностью защищены от помех при нахождении ВС на конечном участке захода на посадку с момента объявления о введении процедур ограниченной видимости до момента их отмены.

Диспетчером органа ОВД экипажу каждого прибывающего ВС дополнительно должна передаваться следующая информация:

- до выхода на конечный участок схемы захода на посадку – текущие значения дальности видимости и высоты нижней границы (вертикальной видимости) на ИВПП посадки;
- данные об отказах любых компонентов средств для CAT I, II.

ВС должны выводиться на луч курсового радиомаяка при заходе по ILS не менее, чем за 4км от точки конечного этапа захода на посадку (FAP).

Для обеспечения точности сигнала ILS, на конечном этапе захода на посадку между ВС диспетчером ОВД формируются интервалы не менее 15км.

При смешанной эксплуатации одной ИВПП эшелонирование при заходе на посадку должно быть организовано так, чтобы вылетающее ВС пролетало над курсовым радиомаяком до того, как заходящее на посадку ВС достигает удаления 4км от торца ВПП.

После посадки в условиях ограниченной видимости на ИВПП-16 экипаж ВС обязан доложить диспетчеру органа ОВД о производстве посадки, освобождении ВПП и критической зоны.

Прибывшее ВС встречается машиной сопровождения.

### 7.2 Вылет

Руление по перрону и по РД осуществляется с разрешения диспетчера только за машиной сопровождения до РД или предварительного старта.

При необходимости диспетчер органа ОВД может потребовать от экипажа ВС доложить отрыв ВС от ИВПП фразой «Взлет разрешаю», доложите отрыв» (“Cleared for take-off, report airborne”).

## 7. Low Visibility Procedures.

Low Visibility Procedures (LVP) shall be implemented when the runway visual range (RVR) is 600 m or less by ATC instruction.

The procedures shall be applied for the purpose of:

- avoiding the aircraft collision in low visibility conditions;
- avoiding the aircraft collision with obstacles on the ground in low visibility conditions;
- providing protection of LOC and GP critical areas when operating ICAO CAT II operations and executing take-off in low visibility conditions.

### 7.1 Arrival

The flight crews are guaranteed that the LOC and GP signals are protected completely from the interference, when the aircraft is on the final approach from the moment of introduction of LVP till the moment of cancellation of LVP.

The following information must be transmitted additionally to the flight crew of each arriving aircraft by ATS unit controller:

- current values of RVR and ceiling (the vertical visibility) for the runway of landing – before establishing on the final approach track;
- the information about failures of any components of the facilities for CAT I, II operations.

The aircraft must intercept the localizer beam during ILS approach at a distance of not less than 4 km from FAP.

The ATS controller shall form the intervals of not less than 15 km between the aircraft on final approach to provide the accuracy of ILS signal.

During mixed operation of one runway the separation during the approach procedure must be organized so that the departing aircraft should fly over the localizer before the landing aircraft reaches the distance of 4 km from the runway extremity.

After landing on RWY 16 in LVP the flight crew must report the ATS unit controller about the execution of landing, vacation of the runway and critical area.

The landed aircraft shall be met by a “Follow-me” vehicle.

### 7.2 Departure

Taxiing along the apron and TWY shall be carried out by permission of the controller only after the “Follow-me” vehicle to the taxiway or to the runway-holding position.

If necessary the ATS unit controller can request the flight crew to report the lift-off using a phrase “Cleared for take-off, report airborne”.

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

**Часть I**

**ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА  
НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И  
НАБОРА ВЫСОТЫ**

**1. Общие положения.**

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех ВС. Выполнение приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов. Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей ВС.

**2. Ограничения.**

Ограничения по предельным боковым и попутным составляющим ветра - согласно РЛЭ каждого типа ВС.

Разрешается производить взлет с сухой и мокрой ИВПП, при  $K_{sc} \geq 0.3$ .

При ACN=64R/C/X/T: ВС типа Ан-124 и B747 допускается не более 2-х взлетов в сутки, ВС DC-10 - один взлет в сутки. Допускается одновременный прием не более одного ВС типа Ан-124.

**3. Специальные процедуры взлета.**

При выполнении взлета с МК=72° первый разворот выполняется на удалении 2 км от выходного порога ИВПП (4 км по DME). При возникновении аварийной ситуации на ВС после взлета (при уходе на 2-й круг) и невозможности захода на посадку по установленной схеме, экипаж выполняет стандартный разворот и производит посадку на ИВПП с обратным курсом;

- при взлете с МК=72° выполняется отворот влево на МК=350°, затем правым разворотом на МК=252° или в зависимости от удаления от ВПП выполняет разворот влево до МК=170° с последующим разворотом на МК=252°;

- при взлете с МК=252° выполняется стандартный разворот вправо для захода на посадку с МК<sub>пос</sub>=72°.

**Часть II**

**ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА  
НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ**

**1. Общие положения.**

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе снижения и захода на посадку выполняются экипажами всех ВС.

ВПП 07 является предпочтительной ВПП, которая по возможности используется для захода на посадку.

**2. Ограничения.**

Ограничения по боковым и попутным составляющим ветра - согласно РЛЭ каждого ВС. Разрешается производить посадку на ИВПП при  $K_{sc} \geq 0.3$ .

Заход на посадку с прямой разрешается с МК<sub>пос</sub>=72° при условии занятия эшелона перехода до удаления  $\geq 30$  км. Полеты ВС над центральной частью города на высоте ниже (1200)м - запрещены.

**UNNT AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.**

**Part I**

**NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF  
AND CLIMBING PHASE**

**1. General provisions.**

Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be executed by crews of all aircraft. Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of reduction of flight safety. Noise abatement procedures shall not be executed in case of failure of one of the aircraft engines during take-off phase.

**2. Restrictions.**

Restrictions on maximum cross-wind and tail-wind components are as in accordance with the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

It is allowed to take off from dry and wet RWY when friction coefficient is 0.3 or more.

When ACN is 64R/C/X/T, not more than 2 take-offs of An-124 and B747 type aircraft and one take-off of DC-10 for twenty-four hours are permitted. Simultaneous arrival of not more than one An-124 type aircraft is permitted.

**3. Special take-off procedures.**

During take-off on heading 72°MAG the initial turn shall be carried out at 2 km from RWY departure threshold (4 km DME). In case of aircraft emergency after take-off (during missed approach) and if unable to carry out the established approach procedure, the crew shall carry out procedure turn and land on RWY with reciprocal heading;

- during take-off on heading 72°MAG a turn-away to the left shall be made onto track 350°MAG, then right turn onto track 252°MAG or depending on a distance from the RWY turn to the left shall be made to track 170°MAG with subsequent turn onto track 252°MAG;

- during take-off on heading 252°MAG a right hand procedure turn shall be made for approach-to-land on heading 72°MAG.

**Part II.**

**NOISE ABATEMENT PROCEDURES  
DURING APPROACH PHASE**

**1. General provisions.**

Noise abatement procedures during descending and approach phase shall be executed by crews of all aircraft.

RWY 07 is noise preferential and shall be used for approach to the greatest extent possible.

**2. Restrictions.**

Restrictions on cross-wind and tail-wind components are as in accordance with the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft type. It is allowed to land on RWY when friction coefficient is 0.3 or more.

Straight-in approach is allowed on landing heading 72°MAG when transition level has been reached before a distance of 30 km or more. Flights of aircraft over the central part of the city at below (1200)m are prohibited.

### 3. Специальные процедуры захода на посадку.

Аварийная посадка производится на рабочую ИВПП с рабочим направлением или с курсом обратным посадочному в зависимости от возникшей ситуации. Для посадки с убранными шасси на грунт используется грунтовая площадка расположенная севернее ИВПП 07/25 и непосредственно к ней примыкающая.

#### УННТ АД 2.22. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

##### Общие положения.

В узловом районе аэродрома Новосибирск/Толмачево полеты осуществляются по ППП или ПВП. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется по разрешению органа ОВД.

##### Процедуры полетов по ППП.

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального и продольного эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов и назначение безопасных эшелонов возлагается на органы ОВД. Для регулирования очередности захода на посадку диспетчерам дано право задавать траектории полетов ВС в пределах своих зон ответственности с соблюдением установленных ограничений.

##### Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.5 настоящего AIP. В случае потери радиосвязи в узловом районе аэродрома экипаж ВС обязан:

- включить сигнал бедствия;
- принять все меры к восстановлению радиосвязи, используя все средства и каналы связи, аварийную частоту 121.5 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- если радиосвязь установить не удалось, ночью - периодически обозначать себя включением фар;
- продолжать передачу информации о месте нахождения, высоте полета и своих действиях;
- прослушивать на частоте ДПРМ указания диспетчера;
- оценить метеоусловия и возможность перехода на полет по ПВП и принять решение о продолжении или прекращении полета;
- при невозможности перехода на ПВП, следовать по ППП на аэродром посадки на заданном эшелоне, полученном перед потерей радиосвязи, выйти на ДПРМ, выполнить маневр по схеме зоны ожидания со снижением до высоты круга, произвести посадку;
- при заходе на посадку на 4-ом развороте и после пролета ДПРМ обозначить себя и запросить посадку миганием, а затем включением посадочных фар.

В случае потери радиосвязи после взлета ВС, экипаж производит посадку на аэродроме взлета. Если по условиям погоды посадку выполнить невозможно, заняв высоту попутного нижнего безопасного эшелона или эшелон FL140–150, или FL240–250 в зависимости от направления полета и следовать на запасной аэродром.

### 3. Special approach procedures.

Emergency landing shall be carried out on the runway-in-use on the runway-in-use heading or on the reciprocal heading depending on the arisen situation. Grass field, located north of RWY 07/25 and directly adjoining it, is available for landing on grass with retracted landing gear.

#### UNNT AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

##### General provisions.

Flights in Novosibirsk/Tolmachevo TMA shall be carried out according to IFR and VFR. A change from IFR flights to VFR flights shall be executed by ATS unit permission.

##### IFR flight procedures.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical and longitudinal separation maintaining the established intervals. The responsibility for providing the established intervals and assignment of safe flight levels is placed on ATS units. For regulating the approach sequence the controllers are given the right to assign flight tracks within their areas of responsibility with observing the established restrictions.

##### Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 of the present AIP. In case of radio communication failure in TMA the crew shall:

- switch on a distress call;
- take all measures on reestablishing the radio communication using all available facilities and communication channels, emergency frequency 121.5 MHz, radio communication with other aircraft and ATS units;
- if radio communication failed to be restored, identify oneself by periodically switching on lights at night;
- continue the transmission of information on aircraft position, flight altitude and actions taken;
- continue listening watch to the controller's instructions on LOM frequency;
- assess meteorological conditions and the possibility to change to a VFR flight and make a decision on continuation or aborting the flight;
- if unable to change to a VFR flight proceed according to IFR to the aerodrome of landing at the assigned flight level cleared before radio communication failure, proceed to LOM, execute holding procedure descending to aerodrome traffic circuit height, carry out landing;
- during approach procedure on final leg and after crossing LOM identify oneself and request landing by flashing and then by switching on landing lights.

In case of radio communication failure after take-off the crew shall carry out landing at the aerodrome of departure. If due to weather conditions it is impossible to carry out landing the aircraft shall reach the lower safe level of the same direction or flight level FL140–150 or FL240–250 depending on the flight direction and proceed to the alternate aerodrome.

**Процедуры полетов ПВП в диспетчерском районе аэродрома.**

При полетах по ПВП необходимо иметь двухстороннюю радиосвязь, разрешение соответствующего органа ОВД, полет выполняется только при визуальном контакте с землей. ПВП предусматривают выдерживание установленных интервалов между ВС без изменения заданной высоты (эшелона), а при полете ниже нижнего эшелона, кроме того, выдерживание истинной безопасной высоты, выдерживание установленного маршрута (схемы) с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств.

**УННТ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

Район аэродрома характерен наличием заболоченных территорий и пойм рек, на удалении 12 км с северо-восточной стороны водный рубеж р. Обь. Это обуславливает большое скопление птиц в районе аэродрома и их сезонные миграции. Птицы перелетают летное поле на высоте до 300 м. В период сезонных миграций (весна, осень) птицы пересекают аэродром в северном и южном направлениях на высотах до 3500 м.

При обнаружении скопления птиц информация немедленно передается экипажу ВС. Получив информацию о скоплении птиц, КВС включает посадочные фары, усиливает осмотрительность.

**VFR flight procedures within CTA.**

During VFR flights it is necessary to have two-way radio communication, a clearance of appropriate ATS unit, a flight shall be operated only with visual reference to the ground. VFR provide for maintaining the established intervals between aircraft without changing the assigned altitude (flight level) and during flights at heights below the lower flight level, besides that maintaining absolute safe altitude, adherence to the established route (flight pattern) with assistance of visual orientation and using the available navigation facilities.

**UNNT AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.**

The aerodrome area is characterized by the existence of marshy territories and the flood plains. The Ob river is located at 12 km on the north-eastern side. It conditions a large concentration of birds in the vicinity of the aerodrome and their seasonal migrations. The birds cross the airfield at heights up to 300 m. During seasonal migrations (spring, autumn) the birds cross the aerodrome in the northbound and southbound directions at heights up to 3500 m.

When the concentrations of birds are detected, the information shall be immediately transmitted to the crew. On receiving the information about the concentration of birds the pilot-in-command shall switch on landing lights, increase caution.