УТАК АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UTAK AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УТАК ТУРКМЕНБАШИ
UTAK TURKMENBASHI

УТАК АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UTAK AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	40°03'48''с 053°00'26''в. 162°/1250 м от порога ВПП 16 40°03'48''N 053°00'26''E. 162°/1250 m from THR 16
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	5 км С г . Туркменбаши 5 km N of Turkmenbashi
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	283фт/34°C 283ft /34°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	5°В 5°E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	745000, Туркменбаши, аэропорт Airport, Turkmenbashi, 745000 Тел./Tel: (993 243) 3-00-00, 3-00-04, 3-00-10 Факс/Fax: (993 243) 3-00-05 AFS: УТАКЗТЗЬ UTAKZTZX
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УТАК АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UTAK AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0300-1200 СБ,ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0300-1200 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. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм=UTC+5час. LT=UTC+5HR

УТАК АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UTAK AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	нет NIL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/МК-8П, МК-20, СМ-4,5 TS-1 (equivalent Jet A-1), B-1/115/MK-8P, MK-20, SM-4.5
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 repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УТАК АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UTAK AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в городе. City Hotels.
2.	Рестораны Restaurants	нет NIL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, служба скорой помощи поликлиника и больницы в городе Aidpost of Airport terminal, rest room, ambulance service, polyclinic, hospitals in the city.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются в городе AVBL in the city
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется в городе AVBL in the city
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УТАК АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UTAK AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 6 H24, CAT 6
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

УТАК АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UTAK 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	нет NIL

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Stands: Пассажирский перрон/Passenger apron: 1-6 – бетон/Concrete, PCN 70/R/A/W/T Грузовой перрон/Cargo apron: 9, 10 – – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 17/F/B/Y/T 11, 12, 14 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 20/F/B/Y/T 7,8 – бетон/Concrete, PCN 50/R/A/W/T 13 – бетон/Concrete, PCN 12/R/A/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A – 22.5 m, бетон/Concrete, PCN 60/R/A/W/T B – 21 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 29/F/B/Y/T C – 18 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 18/ F/B/Y/T D – 18 m, бетон/Concrete, PCN 12/R/B/Y/T E – 80 m, бетон/Concrete, PCN 12/R/A/X/T F – 22.5 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 18/F/B/Y/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	РД E – эксплуатируемый участок 1100 x 80м РД D, F – не используются TWY E – operational segment100 x 80m TWY D, F – U/S

УТАК АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UTAK 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 стоянки 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

УТАК АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UTAK 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	
16/Подх/APCH 34/Взл/TKOF	Антенна Antenna	279 ft *	4005.1N 05300.0E	Гора Mountain	578 ft	4009.1N 05307.3E	* - маркировано *- marked/LGTD
	Антенна Antenna	273 ft *	4005.0N 05300.1E	Гора Mountain	919 ft	4011.0N 05310.4E	
	Антенна Antenna	256 ft *	4004.9N 05300.1E	Гора Mountain	916 ft	4011.5N 05311.6E	
	Здание Building	270 ft *	4004.4N 05300.1E	Гора Mountain	991 ft	4009.1N 05314.7E	
	Антенна Antenna	276 ft *	4004.4N 05300.4E	Гора Mountain	1014 ft	4008.5N 05315.5E	
34/Подх/APCH 16/Взл/TKOF	Антенна Antenna	565 ft *	4001.1N 05301.2E	Гора Mountain	781 ft	4006.5N 05320.3E	
	Антенна Antenna	460 ft *	4001.9N 05300.6E	Гора Mountain	667 ft	4001.6N 05313.9E	
	Антенна Antenna	345 ft *	4002.6N 05300.8E	Гора Mountain	644 ft	4001.5N 05313.2E	
	Антенна Antenna	309 ft *	4002.7N 05300.8E	Гора Mountain	988 ft	4000.5N 05312.9E	
	Здание Building	306 ft *	4003.3N 05300.8E	Гора Mountain	919 ft	4000.9N 05311.3E	
	Гора Mountain	775 ft	4000.9N 05302.2E	Гора Mountain	696 ft	3959.8N 05314.3E	
	Гора Mountain	686 ft	4000.7N 05301.4E	Гора Mountain	834 ft	3958.7N 05316.3E	
	Гора Mountain	857 ft	4000.7N 05300.6E	Гора Mountain	844 ft	4001.0N 05302.9E	
	Антенна Antenna	315 ft *	4003.3N 05300.7E	Гора Mountain	863 ft	4000.9N 05302.6E	
				Гора Mountain	594 ft	4001.1N 05259.7E	
				Гора Mountain	617 ft	3959.8N 05259.2E	
				Гора Mountain	726 ft	4002.2N 05256.9E	
				Телемачта TV mast	729 ft *	4002.4N 05257.0E	
				Локатор Radar	542 ft *	4003.0N 05258.3E	
				Гора Mountain	499 ft	4002.3N 05256.0E	
				Гора Mountain	840 ft	4001.0N 05302.8E	

УТАК АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UTAK AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Туркменбаши Turkmenbashi
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	Туркменбаши 9, 24 часа Turkmenbashi 9, 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	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_{85}-U_{20}, P_{85}-P_{20}, SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ПРМ спутниковой информации об облаках APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Туркменбаши-Круг, Старт, РДЦ Turkmenbashi-Krug, Start, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УТАК АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UTAK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE & MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (m)	Несущая способность (PCN), покрытие ВПП и КПТ Strength (PCN), surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП THR coordinates	Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
16L	166°40' 162°	2500x44	PCN 26/R/A/X/T Cement-Concrete	40 04 28N 053 00 14E	THR 230 ft
34R	346°40' 342°	2500x44	PCN 26/R/A/X/T Cement-Concrete	40 03 09N 053 00 38E	THR 279 ft
16R	167°02' 162°	3500x45	PCN 70/R/A/X/T Concrete	40 04 53N 052 59 58E	THR 247 ft
34L	347°02' 342°	3500x45	PCN 70/R/A/X/T Concrete	40 03 03N 053 00 31E	THR 283 ft

Уклон ВПП и КПТ Slope of RWY and SWY	КПТ (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
+ 0,6%	нет/NIL	300x150	3200x150	нет/NIL	нет/NIL
- 0,6%	нет/NIL	300x150	3200x150	нет/NIL	нет/NIL
+ 0,34%	нет/NIL	300x150	4500x150	нет/NIL	нет/NIL
- 0,34%	нет/NIL	300x150	4500x150	нет/NIL	нет/NIL

УТАК АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UTAK AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (m)	РДВ (м) TODA (m)	РДПВ (м) ASDA (m)	РПД (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
16L	2500	2800	2500	2500	нет/NIL
34R	2500	2800	2500	2500	нет/NIL
16R	3500	3800	3500	3500	нет/NIL
34L	3500	3800	3500	3500	нет/NIL

УТАК АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UTAK 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 (MEHT) PAPI VASIS (MEHT) 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
16L	SALS 900m LIL	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 1900m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
34R	SALS 900m LIL	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 1900m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
16R	HIALS CAT I 900m	зеленые green	PAPI left/3°30'	нет NIL	3500m, 30m 2600m white next 300m red/white last 600m red LIH	3500m, 60m 2900m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
34L	HIALS CAT I 900m	зеленые green	PAPI left/3°30'	910m	3500m, 30m 2600m white next 300m red/white last 600m red LIH	3500m, 60m 2900m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УТАК АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UTAK 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.	Местоположения 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/ 1мин Secondary power supply to all lighting at AD/1 min.
5.	Примечания Remarks	Для маркировки горного хребта на удалении 4665м от порога ВПП34 перпендикулярно оси ВПП установлено 22 огня, расстояние между огнями 60м. 22 lights are established at 4665m from THR34 perpendicular to the RWY centreline for marking of the mountain ridge, spacing 60m between lights.

УТАК АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UTAK 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	№1 – начало ВПП порог 16/beginning of RWY from THR 16 №2 – начало ВПП порог 34/beginning of RWY from THR 34 №3 – МС 11, 12 и начало РД A/Stands 11, 12 and beginning of TWY A №4 – начало южной части РД E/beginning of S segment of TWY E
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	№1 – 230 ft №2, 3, 4 – 279 ft
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	№1 – 200x80m, Cement-Concrete, PCN 29/F/B/Y/T №2 – 200x80m, Cement-Concrete, PCN 26/F/B/Y/T №3 – 40x30m, Asphalt-Concrete, PCN 16/F/B/Y/T, day marking №4 – 50x25m, Cement-Concrete, PCN 12/F/B/Y/T
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	№1 – 166°40'/162° №2 – 346°40'/342° №3, №4 – 175°/170°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УТАК АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UTAK AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Туркменбаши ТМА см. ENR 2.2.5 Turkmenbashi TMA see ENR 2.2.5
2.	Вертикальные границы Vertical limits	См. ENR 2.2.5 See ENR 2.2.5
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	нет NIL
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Туркменбаши- Круг, Старт русский, английский Turkmenbashi- Krug, Start RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	3000фт 3000ft
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УТАК АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UTAK 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
Круг Radar	Туркменбаши – Круг Turkmenbashi – Krug	120.0	к/с H24	нет/NIL
Старт TWR	Туркменбаши – Старт Turkmenbashi – Start	124.0	к/с H24	нет/NIL
Руление GND	Туркменбаши – Руление Turkmenbashi – Taxiing	121.7	к/с H24	нет/NIL
Метео MET	Туркменбаши – Метео Turkmenbashi – Meteo	127.8	к/с H24	нет/NIL
Транзит Transit	Туркменбаши – Транзит Turkmenbashi – Transit	131.9	к/с H24	нет/NIL

УТАК АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UTAK 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
VORDME (5°E)	КРС KRS	112.3	к/с H24	40 05 06 N 053 00 02E	279ft	342°MAG/1.21 km to RWY 16
КРМ 16Л ИЛС (5°В) LOC 16L ILS (5°E)	ИЦО ICO	110.3	к/с H24	40 02 44N 053 00 45E		162°MAG/0.8 km to RWY 34
ГРМ 16Л GP 16L		335.0	к/с H24	40 04 21N 053 00 25E		3°00', RDH 57 ft
ДПРМ 16Л LOM 16L	ЦО CO	610 (Reserve FREQ-620)	к/с H24	40 06 31N 052 59 37E		342°MAG/3.89 km to RWY 16
БПРМ 16Л LMM 16L	Ц C	911 (Reserve FREQ-920)	к/с H24	40 05 03N 053 00 04E		342°MAG/1.11 km to RWY 16
КРМ 34П ИЛС (5°В) LOC 34R ILS (5°E)	ИВЗ IWZ	108.5	к/с H24	40 04 56N 053 00 06E		342°MAG/0.9 km to RWY 16
ГРМ 34П GP 34R		329.0	к/с H24	40 03 20N 053 00 43E		3°30', RDH 56 ft
ДПРМ 34П LOM 34R	ВЗ WZ	610 (Reserve FREQ-620)	к/с H24	40 01 06N 053 01 15E		162°MAG/3.92 km to RWY 34
БПРМ 34П LMM 34R	В W	911 (Reserve FREQ-920)	к/с H24	40 02 36N 053 00 48E		162°MAG/1.07 km to RWY 34
МРМ MKR	точка-тире point-dash	75	к/с H24			162°MAG/4.68 km to RWY 34
КРМ 16П ИЛС (5°В) LOC 16R ILS (5°E)	ИТР ITR	111.7	ПП НО	40 02 44N 053 00 36E		162°MAG/0.59 km to RWY 34L
ГРМ 16П GP 16R		333.5	ПП НО	40 04 39N 052 59 57E		3°00', RDH 53 ft
ДМЕ 16П DME 16R	ИТР ITR	54x	ПП НО	40 04 39N 052 59 57E		390 м от ВПП 16П 390 m from RWY 16R
КРМ 34Л ИЛС (5°В) LOC 34L ILS (5°E)	ИТЛ ITL	109.1	ПП НО	40 05 11N 052 59 52E		342°MAG/0.59 km to RWY 16R
ГРМ 34Л GP 34LR		331.4	ПП НО	40 03 11N 053 00 23E		3°00', RDH 54 ft
ДМЕ 34Л DME 34L	ИТЛ ITL	28x	ПП НО	40 03 11N 053 00 23E		326 м от ВПП 34Л 326 m from RWY 34L

УТАК 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 производится по установленной маркировке.

Руление (буксировка) производится по указанию диспетчера руления. Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости установленной РЛЭ.

2. Ограничения при рулении.

Руление по аэродрому ВС типа Ил-76 осуществлять на пониженной скорости, строго по осевой линии на тяге внутренних двигателей. Руление ВС гражданской авиации по РД D и участку РД E от РД C до РД D не производится.

УТАК АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Предусматривается применение экипажами ВС режимов полета согласно РЛЭ.

Высота тренировочных полетов и полетов самолетов-лабораторий устанавливается не ниже высоты круга.

Зона нормированных параметров авиационных шумов на аэродроме Туркменбаши отсутствует.

УТАК АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

UTAK 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 (towing) shall be carried out under taxiing controller instructions. Taxiing speed shall be selected by the pilot-in-command depending on TWY condition, obstacle presence, wind and visibility conditions. In any case taxiing speed shall not exceed that established by the Aeroplane Flight Manual.

2. Taxiing –limitations.

Taxiing of Il-76 type aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power at reduced speed and strictly along TWY centre line. Taxiing of civil aviation aircraft along TWY D and segment of TWY E from TWY C to TWY D is not authorized.

UTAK AD 2.21. NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Application of flight procedures by aircraft crews shall be in compliance with the Aeroplane Flight Manual.

Training flights and flights of aircraft-laboratories shall be conducted at a height not lower than the aerodrome traffic circuit height.

Turkmenbashi aerodrome has no area of aviation noise standardized parameters.

UTAK AD 2.22. FLIGHT PROCEDURES.

КАТ. ВС ACFT CAT	МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОСАДКИ ВПП 16Л / LANDING MINIMA RWY 16L				
	PMC/ILS			ОСП 2NDB	ОПРС NDB
	АВТ With autopilot	ДИР W/o autopilot	ПСП Special equip no autopilot		
	ВПР x дальность видимости DA(DH) x RVR (FT x M)			МВС x дальность видимости MDA(MDH) x RVR	
A	430’ (197’)x800	430’ (197’)x800		530’ (295’)x1400	890’(660’)x3000
B					
C	460’ (230’)x900	460’ (230’)x900			1220’(895’)x5000
D					
Верт. HEL	430’ (197’)x600	430’ (197’)x600			890’(660’)x3000

КАТ. ВС ACFT CAT	МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОСАДКИ ВПП 34П / LANDING MINIMA RWY 34R				
	PMC/ILS			ОСП 2NDB	ОПРС NDB
	АВТ With autopilot	ДИР W/o autopilot	ПСП Special equip no autopilot		
	ВПР x дальность видимости DA(DH) x RVR (FT x M)			МВС x дальность видимости MDA(MDH) x RVR	
A	770’ (489’)x2000	770’ (489’)x2000		910’ (625’)x2500	1270’ (985’)x3000
B	780’ (499’)x2000	780’ (499’)x2000			
C	790’ (509’)x2000	790’ (509’)x2000			1270’ (985’)x5000
D	800’ (518’)x2500	800’ (518’)x2500			
Верт. HEL	755’ (472’)x1500	755’ (472’)x1500			1270’ (985’)x3000

КАТ. ВС ACFT CAT	МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА / TAKE-OFF MINIMA					
	ВПП 16Л/RWY 16L			ВПП 34П/RWY 34R		
	Н нго Ceiling	Дальность видимости RVR		Н нго Ceiling	Дальность видимости RVR	
		День Day	Ночь Night		День Day	Ночь Night
A		300	300		300	300
B						
C			400			400
D						
Верт. Hel		600	600		600	600

КАТ. ВС ACFT CAT	МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОСАДКИ ВПП 16П / LANDING MINIMA RWY 16R				
	PMC/ILS			ОСП 2NDB	ОПРС NDB
	АВТ With autopilot	ДИР W/o autopilot	ПСП Special equip no autopilot		
	ВПР x дальность видимости DA(DH) x RVR (FT x M)			МВС x дальность видимости MDA(MDH) x RVR	
A	440’ (197’)x800	440’ (197’)x800		540’ (295’)x1400	900’(660’)x3000
B					
C					1230’(895’)x5000
D					
Верт. HEL	440’ (197’)x600	440’ (197’)x600			900’(660’)x3000

КАТ. ВС ACFT CAT	МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОСАДКИ ВПП 34Л / LANDING MINIMA RWY 34L				
	PMC/ILS			ОСП 2NDB	ОПРС NDB
	АВТ With autopilot	ДИР W/o autopilot	ПСП Special equip no autopilot		
	ВПР х дальность видимости DA(DH) x RVR (FT x M)			МВС х дальность видимости MDA(MDH) x RVR	
A	905’ (620’)x2500	905’ (620’)x2500		1020’ (740’)x3000	1270’ (985’)x3000
B	915’ (630’)x2500	915’ (630’)x2500			
C	925’ (640’)x2500	925’ (640’)x2500			1270’ (985’)x5000
D	935’ (650’)x2500	935’ (650’)x2500			
Верт. HEL	890’ (604’)x2500	890’ (604’)x2500		1020’ (740’)x2500	1270’ (985’)x3000

КАТ. ВС ACFT CAT	МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА / TAKE-OFF MINIMA								
	ВПП 16П/RWY 16R				ВПП 34Л/RWY 34L				
	Н нго Ceiling FT	Дальность видимости / RVR				Н нго Ceiling FT	Дальность видимости / RVR			
		С огнями оси ВПП With RCLL		Без огней оси ВПП Without RCLL			С огнями оси ВПП With RCLL		Без огней оси ВПП Without RCLL	
		День Day	Ночь Night	День Day	Ночь Night		День Day	Ночь Night	День Day	Ночь Night
A		200*	200*	300	300		200*	200*	300	300
B										
C					400					400
D										
Верт. Hel				600	600				600	600

* – Минимумы применяются при коэффициенте сцепления на ВПП не менее 0.5 и боковой составляющей скорости ветра не более половины предельно допустимого значения для взлета данного ВС.

* - The minima shall be applicable when the friction coefficient is not less than 0.5 and a cross-wind component is not more than a half of the admissible limit value for take-off of the given aircraft.

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 возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоусловиями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

При необходимости, например, в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получить указания о задержке в одной из зон ожидания (ДПРМ 34П/ДПРМ 16Л).

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

IFR flight procedures within (TMA).

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

The responsibility for providing of the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. 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, aeronautical equipment failure and other) the right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

When it deemed necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas in TMA (over LOM 34R/LOM 16L).

A change from IFR flights to VFR flights shall be made only by controller‘s permission, however it is prohibited for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flights without his agreement.

Радиолокационные процедуры в районе аэродрома.

Радиолокационное наведение в районе аэродрома осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.5 настоящего AIP.

При потере (отказе) радиосвязи экипаж обязан:

– включить сигнал бедствия;

– принять меры по восстановлению радиосвязи, используя аварийную частоту 121.5 МГц, радиосвязь с другими ВС и органами ОВД;

– заход на посадку осуществлять по установленной для этого схеме захода на посадку;

– прослушивать на частоте ДПРМ информацию и указания диспетчера УВД;

– при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме посадки следовать на запасной аэродром.

Процедуры полетов ПВП в районе аэродрома.

a) для соответствующего полета предоставляется план полета;

b) разрешение органа ОВД запрашивается у АДП;

c) отклонения от разрешения (выданного ранее) органом ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

d) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;

e) осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте до входа в контролируемую зону.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полётов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полётами) о необходимости перехода к выполнению полёта по ППП.

УТАК АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц.

В период зимы (декабрь–февраль) орнитологическая обстановка в целом благоприятная для проведения полетов. Полеты птиц малоактивны и отмечаются на высотах от земли до 100–200 м. При резких похолоданиях через район аэродрома с севера, северо-запада на юг, юго-запад пролетают отдельные стаи птиц (лебеди, гуси) на высотах 600–800 м.

Radar vectoring procedures within TMA.

Radar vectoring in TMA shall be executed by ATS unit, which provides direct control over the aircraft flight.

For air traffic flow management the controllers of ATS units shall give instruction to reach definite flight levels (altitudes) and also set courses to the crews for the prpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall operate according to the procedures of radio communication failure, stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 of the present AIP.

In case of radio communication failure the crew shall:

– turn on distress call;

– take measures to restore radio communication using emergency frequency 121.5 MHz, communication with other aircraft and ATS units;

– carry out approach procedure according to approach pattern established for such case;

– listen to the information and ATC controller instructions on LOM frequency;

– in case of unsuitable meteorological conditions at the destination aerodrome proceed to the alternate aerodrome.

VFR flight procedures within TMA.

a) Flight plan shall be submitted for the flight concerned;

b) ATS unit clearance shall be requested from aerodrome control unit;

c) deviations from ATS unit clearance (issued earlier) may only be made when prior permission for these deviations has been obtained;

d) the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground;

e) two-way radio communication shall be maintained on established frequency.

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

UTAK AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in TMA is conditioned by seasonal and daily bird migration.

In winter (December - February) the ornithological situation, as a whole, is favourable for air navigation. The migration of birds is not very active and take place at heights from 100 m to 200 m above ground level. During cold snap separate kinds of birds (swans, gooses) can fly through TMA from the North, North-West to the South, South-West at heights 600-800 m.

В период осени (сентябрь-ноябрь) орнитологическая обстановка в течении периода сложная. Начинается сезонная миграция птиц. В октябре начинается перелет водоплавающих и др. птиц (журавли, цапли, фламинго). В конце октября, начале ноября идет перелет лебедей и гусей на высотах до 3000–4000 м, преимущественно в периоды с 7 до 13 и с 16 до 21 часа местного времени.

В указанные периоды времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также, наборе высоты.

In autumn (September–November) the ornithological situation is complicated. Seasonal bird migration begins. In October waterfowl and other birds (cranes, flamingo, herons) migration begins. From late October till early November birds (swans, gooses) migration is at heights up to 3000–4000 m, mainly between 0700 and 1300, 1600 and 2100 (local time).

During the mentioned periods pilots are recommended to switch on landing lights in flight within TMA, during take-off, approach-to-land as well as climb procedures.