

УТДД АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UTDD AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УТДД ДУШАНБЕ
UTDD DUSHANBE

УТДД АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UTDD AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	3832.6с 06849.5в. В центре ВПП 3832.6N 06849.5E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	Ю окраина г. Душанбе S outskirts of Dushanbe
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	784.7 м/22°С 784.7 m/22°С
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	4°В 4°E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	734012, г. Душанбе, ул. Титова, 32/2 32/2 Titov St., Dushanbe, 734012 Тел./Tel.: (+992-37) 221-34-61 Факс/Fax: (+992-37) 227-87-17 AFS: УТДДЫДЫЬ UTDDYDYX
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УТДД АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UTDD 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	0100-1500
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

УТДД **АД 2.4** **СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**
UTDD **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/МС-8П, АМГ-10 TS-1 (equivalent Jet A-1)/MS-8P, AMG-10
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 АТК. Minor repairs at repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УТДД **АД 2.5** **СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**
UTDD **AD 2.5** **PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	нет NIL
2.	Рестораны Restaurants	нет NIL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больницы в городе Aidpost of Airport terminal, hospitals in the city.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УТДД **АД 2.6** **АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.**
UTDD **AD 2.6** **RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.**

1.	Категория аэродрома по противопожарному обслуживанию 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

УТДД **АД 2.7** **СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**
UTDD **AD 2.7** **SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды обслуживания 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	нет NIL

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Пассажирский перрон А: Асфальтобетон, PCN 11/F/C/Y/T; Пассажирский перрон В: смешанное – бетон, асфальтобетон, Пассажирский перрон С: смешанное – бетон, асфальтобетон, ← Грузопассажирский перрон Е: Цементобетон, PCN 29/R/B/W/T Passenger apron A: Asphalt-Concrete, PCN 11/F/C/Y/T, Passenger apron B: mixed – Concrete, Asphalt-Concrete, Passenger apron C: mixed – Concrete, Asphalt-Concrete, ← Passenger and cargo apron E: Cement – Concrete, PCN 29/R/B/W/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: А – 21 m, смешанное – бетон, асфальтобетон, mixed – Concrete, Asphalt-Concrete, PCN 35/R/B/X/T В – 18 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 32/F/C/X/T С – 18 m, смешанное – бетон, асфальтобетон, mixed – Concrete, Asphalt-Concrete, PCN 35/R/B/X/T D – 40 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 32/F/C/X/T E – 23 m, смешанное – бетон, асфальтобетон, mixed – Concrete, Asphalt-Concrete, PCN 35/R/B/X/T F – 23 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete M – 23 m (from TWY A to TWY B) – 18 m (from TWY B to TWY E) смешанное – бетон, асфальтобетон, mixed – Concrete, Asphalt-Concrete
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	Размеры укрепленных обочин с обеих сторон соединительных рулежных дорожек: РД В, С - 10м, Е, F - 10.5м. Отсутствуют укрепленные обочины у РД А и D. Width of strengthened shoulders on both sides of linking taxiways: TWY B, C - 10m, E, F - 10.5m. Strengthened shoulders of TWY A and D - NIL.

**УТДД АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**
UTDD 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, знаки обозначения РД. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, 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

УТДД АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UTDD 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	
09/Подх/АРСН 27/Взл/ТКОФ	Антенна Antenna	801.0 м *	3832.7N 06848.6E	Здание Building	795.9 м *	3832.7N 06849.5E	* - маркировано * - marked/LGTD
	Мачта Mast	807.6 м *	3832.9N 06848.5E	Деревья Trees	805.7 м	3832.7N 06849.5E	
	Столб Pole	797.8 м *	3832.7N 06848.2E	Телевышка TV mast	1028.0 м *	3834.3N 06848.2E	
	Здания Buildings	792.0 м	3832.6N 06848.1E	Мачта освещения Lighting mast	811.1 м *	3832.9N 06849.6E	
	Столб Pole	793.0 м *	3832.6N 06848.0E	Мачта освещения Lighting mast	811.2 м *	3832.9N 06849.7E	
	Антенна Antenna	805.1 м *	3832.1N 06846.8E	Мачта освещения Lighting mast	811.3 м *	3832.9N 06849.8E	
	Трубы Chimneys	851.0 м *	3833.4N 06846.6E	Мачта освещения Lighting mast	811.5 м *	3832.9N 06849.3E	
	Антенна Antenna	813.5 м *	3832.6N 06845.9E	Мачта освещения Lighting mast	818.5 м *	3832.9N 06849.1E	
	Здание Building	825.0 м *	3833.0N 06845.9E	Мачта освещения Lighting mast	807.9 м *	3832.8N 06849.0E	
	Здание Building	826.0 м *	3832.0N 06845.9 E	Мачта освещения Lighting mast	807.8 м *	3832.8N 06849.1E	
	Труба Chimney	894.0 м *	3833.5N 06849.5E	Мачта освещения Lighting mast	807.8 м *	3832.8N 06849.2E	
	Отм. рельефа Relief point	1052.2 м	3835.3N 06839.9E	Антенна Antenna	796.8 м *	3832.7N 06848.8E	
	Отм. рельефа Relief point	1130.7 м	3835.0N 06836.2E	Труба Chimney	804.4 м *	3832.3N 06849.3E	
	Гора Mountain	1437.7 м	3836.5N 06835.4E	Здание Building	825.8 м *	3833.0N 06848.7E	
	Отм. рельефа Relief point	1091.3 м	3829.0N 06832.0E	Антенны КДП TWR antennas	816.6 м *	3832.9N 06849.0E	
	27/Подх/АРСН 09/Взл/ТКОФ	Труба Chimney	808.8 м *	3832.9N 06851.1E	Антенны ГРМ GP antennas	801.0 м *	
Деревья Trees		788.4 м	3832.6N 06851.2E	Отм. рельефа Relief point	1420.7 м	3828.6N 06853.9E	
Линия ЛЭП Power line		789.0 м	3832.6N 06851.3E	Отм. рельефа Relief point	1794.6 м	3837.9N 06852.1E	
Линия ЛЭП Power line		791.6 м	3832.8N 06851.4E	Отм. рельефа Relief point	1793.5 м	3839.3N 06857.6E	
Труба Chimney		836.6 м *	3832.9N 06852.3E	Отм. рельефа Relief point	1238.8 м	3825.9N 06841.2E	
					Отм. рельефа Relief point	1459.1 м	3828.2N 06901.7E

1			2		3
Здание Building	817.0 m	3833.0N 06851.4E	Отм. рельефа Relief point	1565.7 m	3828.3N 06907.2E
Труба Chimney	838.9 m *	3833.1N 06851.5E	Отм. рельефа Relief point	1976.4 m	3828.8N 06913.7E
Труба Chimney	805.0 m *	3832.6N 06852.0E	Отм. рельефа Relief point	1773.4 m	3821.7N 06845.5E
Деревья Trees	811.1 m	3832.6N 06852.1E	Отм. рельефа Relief point	1453.0 m	3839.5N 06837.4E
Труба Chimney	836.6 m *	3832.9N 06852.3E	Гора Mountain	1901.5 m	3820.8N 06849.0E
Здание Building	812.5 m	3832.8N 06852.4E	Отм. рельефа Relief point	1487.2 m	3824.2N 06837.4E
Труба Chimney	823.0 m *	3832.7N 06852.7E	Отм. рельефа Relief point	1919.6 m	3824.4N 06902.4E
Антенна Antenna	814.6 m *	3832.6N 06853.0E	Отм. рельефа Relief point	1610.2 m	3826.1N 06830.9E
Антенна Antenna	1069.1 m *	3834.4N 06854.6E	Отм. рельефа Relief point	1757.3 m	3838.5N 06830.1E
Отм. рельефа Relief point	1032.8 m	3834.1N 06859.5E	Элеватор Grain elevator	867.0 m *	3833.2N 06849.8E

УТДД АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UTDD AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Душанбе Dushanbe
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с Н24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Душанбе 9, 24 часа Dushanbe 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	Индивидуальная консультация. 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
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МРЛ, ПРМ спутниковой информации об облаках WXR, APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Душанбе -Подход, Круг, Посадка, РДЦ Dushanbe -APP, Radar, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	Ежедневно 1100-2300 производится запуск шар-зонда, координаты точки запуска 38 32 50с 068 49 24в. Диаметр шара 8 метров. Цвет темно-зеленый, скорость подъема 300 метров в минуту. Высота подъема 24000 метров ср. ур. моря. Ожидаемое направление смещения на северо-восток. Sounding balloon will be released daily 1100-2300 at N38 32 50 E068 49 24, diameter is 8 m, dark-green colour, rate of climb is 300 m/min. Maximum altitude is 24000 m AMSL. The expected direction of floating is north-east.

УТДД АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UTDD AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способ- ность (PCN), по- крытие ВПП и КПП	Координаты порога ВПП	Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления ВПП, оборудован- ных 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
09	090°10' 086°	3112x45	PCN 72/F/C/W/T Asphalt-Concrete	3832.6N 06848.4E	THR 784.7 m
27	270°10' 266°	3112x45	PCN 72/F/C/W/T Asphalt-Concrete	3832.6N 06850.3E	THR 774.7 m
Уклон ВПП и КПП	КПП (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	Stopway (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x160	3912x160	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	400x160	3912x160	нет/NIL	нет/NIL

УТДД АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UTDD 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
09	3012	3412	3012	3112	нет/NIL
27	3012	3412	3012	2705	THR27 is displaced by 407m towards ARP

УТДД АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UTDD AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначе- ние ВПП	Тип, про- тяженность и сила света огней приближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны приземле- ния	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет огра- нчитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Примеча- ния
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
09	HIALS 900 m CAT I	зеленые green	PAPI слева/left 3°00'	нет NIL	нет NIL	3112m, 59m 2500m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
27	LISALS 480 m LIL	нет NIL	PAPI слева/left 3°00'	нет NIL	нет NIL	3112m, 59m first 407m-red 2105m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УТДД АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UTDD 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	См. карту АД See AD Chart
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/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/1 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УТДД АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UTDD 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	Посадочная площадка 50 м восточнее РД А, 230 м севернее оси ВПП Landing pad 50 m to the E of TWY A, 230 m N of RWY centre line
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	784 м
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	90x45м, асфальтобетон толщиной 0.15м для вертолётов с массой до 12 т 90x45m, Asphalt-Concrete 0.15m thickness for HEL with mass up to 12 tons
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	180°/176°
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	Взлёт/посадка вертолётов с массой более 12т производится с ИВПП HEL with mass more than 12 tons shall carry out take-off /landing from/on RWY.

УТДД АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UTDD AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	TMA см. ENR 2.2.4 TMA see ENR 2.2.4
2.	Вертикальные границы Vertical limits	См. ENR 2.2.4 See ENR 2.2.4
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	нет NIL
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Душанбе - Подход русский, английский Dushanbe- Approach RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(1800) м (1800) m
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УТДД АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.
UTDD AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.5	к/с H24	Emergency FREQ
		122.1	к/с H24	Reserve frequency
Подход АРП APP VDF	Душанбе – Подход Dushanbe – Approach	127.1	к/с H24	
Старт Start	Душанбе – Старт Dushanbe – Start	119.2	к/с H24	
Руление GND	Душанбе – Руление Dushanbe – Taxiing	121.7	к/с H24	
Круг РСР, ОРЛ Radar GCA, SRE	Душанбе – Круг Dushanbe – Krug	119.2	к/с H24	
Посадка ПРЛ TWR PAR	Душанбе – Посадка Dushanbe – Tower	119.2	к/с H24	
АТИС ATIS	Душанбе – АТИС Dushanbe – ATIS	126.2	к/с	RUS
		131.7	H24	ENG

УТДД АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UTDD 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 (4°E)	ДНБ DNB	113.6	к/с H24	3832.5N 06848.7E	789 m	Система координат СК-42 SK-42 coordinate system
КРМ 09 ИЛС кат. 1 (4°В) LOC 09 ILS CAT I (4°E)	ИФН IFN	110.3	к/с H24	3832.6N 06851.4E		Система координат СК-42 SK-42 coordinate system
ГРМ 09 GP 09		335.0	к/с H24	3832.7N 06848.6E		3°00' RDH 12.8 m Система координат СК-42 SK-42 coordinate system
ДПРМ 09 LOM 09	ФН FN	372	к/с H24	3832.6N 06845.3E		266°MAG/4.546 km to RWY 09 Система координат СК-42 SK-42 coordinate system
БПРМ 09 LMM 09	Ф F	732	к/с H24	3832.6N 06847.8E		266°MAG/0.961 km to RWY 09 Система координат СК-42 SK-42 coordinate system
ДПРМ 27 LOM 27	ВГ WG	372	к/с H24	3832.6N 06853.3E		086°MAG/3.892 km to RWY 27 Система координат СК-42 SK-42 coordinate system
БПРМ 27 LMM 27	В W	732	к/с H24	3832.6N 06851.2E		086°MAG/1.356 km to RWY 27 Система координат СК-42 SK-42 coordinate system

УТДД AD 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**1. Аэропортовые правила.**

Движение ВС по аэродрому производится по маркировочным линиям руления ВС за машиной сопровождения в соответствии с маршрутами руления, указанными на карте AD 2.3.4 UTDD-39.

2. Руление на места стоянки и с них.

Руление на места стоянки и выруливание с них осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой, в зависимости от типов ВС и расположения мест стоянок по указанию диспетчера (радиосвязь на частоте 119.2 МГц)

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

ВС общего назначения осуществляют руление на МС на тяге собственных двигателей.

4. Зона стоянки для вертолетов.

Место стоянки для размещения вертолетов определяет диспетчер аэропорта в зависимости от типа вертолета и времени стоянки.

5. Ограничения при рулении.

Расстояние между осевыми линиями РД В и РД С равно 68м, что не позволяет одновременное использование РД В и РД С для ВС, имеющих размах крыла более 58м.

УТДД AD 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Указанные приемы выполняются в соответствии с РЛЭ.

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты.

На аэродроме Душанбе эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета выполняются для ВПП 27 в период с 1500 UTC до 2300 UTC в соответствии с РЛЭ.

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

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания в узлом диспетчерском районе.

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.

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

Movement of ACFT about the aerodrome shall be carried out along the taxi guide lines after "Follow-me" vehicle according to taxi routes indicated on the chart AD 2.3.4 UTDD-39.

2. Taxiing into and out of stands.

Taxiing into and out of stands shall be carried out under own engines power or by towing depending on the ACFT types and stands location by the instruction of the controller (radio communication on frequency 119.2 MHz).

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

General aviation aircraft shall carry out taxiing to stands under own engines power.

4. Parking area for helicopters.

The airport controller determines the stand for helicopters parking depending on the helicopter type and time of parking.

5. Taxiing - restrictions.

The distance between centre lines of TWY B and TWY C is 68 m which does not allow to use TWY B and TWY C simultaneously for ACFT with wing span more than 58 m.

UTDD AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

The noise abatement procedures shall be executed in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

Noise abatement procedures during take-off and climbing phase

Noise abatement procedures during take-off phase at Dushanbe aerodrome shall be executed for RWY 27 between 1500-2300 UTC in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

UTDD AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.**IFR flight procedures within TMA.**

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

The responsibility for providing 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 a threat to flight safety arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft 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.

A change from IFR flight to VFR flight shall be executed only by the controller's clearance, however it is prohibited for the controller to force the pilot-in-command to carry out VFR flights without pilot's 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.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по диспетчерской РЛС. На предпосадочной прямой, в секторе $\pm 15^\circ$ относительно осей ВПП, с расстояния 30 км от их торцов радиолокационный контроль осуществляется при помощи посадочных радиолокаторов.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью обзорной РЛС не применяются.

Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (РСП).

Диспетчер ПДП контролирует движение воздушного судна по экранам диспетчерского (в зоне взлета и посадки) и посадочного радиолокаторов и УКВ радиопеленгатора. Контроль начинается с момента обнаружения отметки воздушного судна на индикаторе ПРЛ в районе четвертого разворота и заканчивается за 500 м до начала ВПП.

Если пилот (экипаж) запросит радиолокационную помощь для осуществления аварийного захода на посадку с помощью посадочного радиолокатора, диспетчер ПДП следит за заходом на посадку до точки приземления или до тех пор, пока командир воздушного судна не увидит ВПП в поле зрения, или установит надежный визуальный контакт с огнями ВПП.

Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери радиосвязи в районе аэродрома Душанбе, экипаж обязан:

- принять меры к восстановлению радиосвязи с диспетчерским пунктом, используя все средства и каналы связи (УКВ, КВ, АРК и другие ВС и аэродромы);

- если установить связь не удалось, то включить сигнал «Бедствие», ночью периодически обозначать себя включением посадочных фар;

- продолжить передачу установленных докладов о местонахождении, высоте полета, своих действиях по сигналу «Срочно» без подтверждения от диспетчера;

- оценить метеоусловия и возможность перехода на полет по ПВП и принять решение о продолжении или прекращении полета;

- при невозможности перехода на полет по ПВП, следовать по ППП на а/д посадки, согласно навигационному расчету, на заданном эшелоне (полученном перед потерей радиосвязи);

- выйти на ДПРМ, выполнить маневр захода на посадку методом внеочередного выхода из зоны ожидания и произвести посадку;

Radar procedures within TMA.

Radar vectoring in TMA shall be executed by ATS unit which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the controllers of ATS units give instructions to reach definite flight levels (heights) and also set courses to 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 in TMA shall be provided by TAR. Radar control shall be provided by precision approach radars (PAR) on final in sector $\pm 15^\circ$ from RWY centre line at a distance of 30 km from RWY extremities.

Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures are not applied.

Precision approach radar (PAR) approach.

The controller of control unit shall control air traffic by means of TAR (in take-off and landing area) and PAR displays and UHF direction finder. The control shall be commenced from the moment of detection of the aircraft position blip on PAR display in the vicinity of final turn and terminated at 500 m before RWY beginning.

If the pilot (crew) requests radar assistance for carrying out emergency landing by PAR, the controller of landing control unit shall control approach till touchdown or until the pilot-in-command has RWY in sight or reliable visual contact of RWY lights.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure in Dushanbe TMA the crew must:

- take measures on restoring the radio communication with the ATC unit using all facilities and communication channels (VHF, HF, ADF and other aircraft and aerodromes);

- switch on a distress call if the crew has failed to establish the communication, at night identify itself periodically by switching on landing lights;

- continue to transmit by priority signal the established reports on aircraft position, flight altitude and its actions without acknowledgement by the controller;

- assess meteorological conditions and the possibility to change to 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 according to the navigation calculation at the assigned flight level (obtained before radio failure);

- proceed to LOM, carry out the approach procedure by out-of-sequence leaving the holding area and land;

- при заходе на посадку, на четвертом развороте или после пролета ДПРМ, обозначить себя и запросить посадку миганием, а затем включением посадочных фар и пуском сигнальных ракет любого цвета.

Если к моменту прибытия ВС, погода на аэродроме стала ниже минимума, командир ВС имеет право принять решение на посадку в этих условиях.

В случае потери связи после взлета ВС, экипаж должен прекратить выполнение задания и произвести посадку на аэродроме вылета.

Если по условиям погоды посадку произвести не удалось, экипажу ВС занять высоту нижнего попутного безопасного эшелона или эшелон 4200 м, 4500 м или 7200 м, 7500 м, в зависимости от направления полета.

УТДД AD 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц. Аэродром находится на эволюционно сложившихся путях миграции около 225 видов птиц, из них 25 видов являются потенциально самолетоопасными видами. Характер пролета по срокам растянутый и волнообразный.

Сроки весеннего пролета с 15 февраля до 20 мая. Пик пролета по интенсивности приходится на апрель до середины мая. Генеральное направление с юга на север.

Сроки осеннего пролета с 15 августа по 15 ноября. Генеральное направление с севера на юг.

Наиболее загруженные высоты по плотности птиц от 0 до 100м. По мере преодоления абсолютных высот ландшафта высота увеличивается от 500 до 5000м.

Зимующие виды птиц: грачи, вороны, чибисы, кулики, хищники, утиные. Локальные подвижки носят хаотический характер (т.е. север-восток, север-запад, юг-восток, юг-запад).

Суточная активность: ранние утренние часы: 0600-1000, вечером: 1600-1900, ночь: 2300-0400 местного времени.

При подходе к аэродрому или вырубивании на исполнительный старт экипажам ВС после получения информации АТИС, органов УВД о сложной орнитологической обстановке, а также при визуальном обнаружении птиц необходимо:

- повысить осмотрительность;
- включить фары;
- повысить контроль за параметрами работы двигателей,
- при необходимости уйти на второй круг.

- during approach procedure on final turn or after LOM crossing identify itself, request landing by flashing and then by switching on landing lights and launching signal flares of any colour.

If by the moment of the aircraft arrival, the weather conditions at the aerodrome have become below the minimum, the pilot-in-command has the right to make a decision to land under current conditions.

In case of radio communication failure after take-off the crew shall cease to carry out its mission and carry out landing at the aerodrome of departure.

If due to weather conditions the crew has failed to carry out landing the aircraft shall reach the lower safe level of the opposite direction or flight levels 4200 m, 4500 m, 7200 m, 7500 m depending on the flight direction.

UTDD AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in TMA is conditioned by seasonal and daily bird migration. The aerodrome is located on the evolutionally developed routes of migration of about 225 kinds of birds, 25 kinds of which are potentially dangerous to aircraft. The character of migration is elongated and wavelike in time.

The period of spring migration is from 15 February to 20 May. The peak of migration in intensity is from April to the middle of May. The general direction is from south to north.

The period of autumn migration is from 15 August to 15 November. The general direction is from north to south.

The most congested heights in density are from 0 up to 100 m. While crossing the altitudes of the landscape the height increases from 500 up to 5000 m.

Wintering kinds of birds are: rooks, crows, lapwings, sandpipers, birds of prey, duck birds. Local migrations are of chaotical character (i.e. north-east, north-west, south-east, south-west).

The daily activity is as follows: the early morning hours: 0600-1000, in the evening: 1600-1900, at night: 2300-0400 local time.

When approaching the aerodrome or taxiing for line-up the crews of aircraft after receiving ATIS information of ATC units about the complicated ornithological situation and also during visual detection of birds shall:

- increase caution;
- switch on landing lights;
- increase control over the parameters of engines operation;
- go around if necessary.