УВГГ НИЖНИЙ НОВГОРОД/ Стригино
UWGG NIZHNY NOVGOROD/ Strigino

УВГГ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UWGG AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УВГГ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UWGG AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	561348с 0434703в 561348N 0434703E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	15 км ЮЗ центра г. Н.Новгород и 2 км С н.п. Стригино 15 km SW of Nizhny Novgorod centre and 2 km N of Strigino
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	78.0 м/22°C 78.0 м/22°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	11°25'В 11°25'E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» Россия, 603056, г.Нижний Новгород, Аэропорт Open joint stock company "Nizhny Novgorod International Airport", Airport, Nizhny Novgorod, 603056, Russia Тел./Tel: (831) 256-74-36 Факс/Fax: (831) 294-39-81 AFS: УВГГАППН UWGGAPPN E-mail: airportnn@airporttnn.ru
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВГГ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UWGG AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0400-1300; СБ, ВС, празд; не работает MON-FRI: 0400-1300; 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.	Противообледение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Часы работы АД: к/с AD operating HR: H24 2. Тм = UTC+4час. LT = UTC+4HR

УВГГ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UWGG AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo- handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/МС-8П, РТ/СМ-4.5 TS-1 (equivalent Jet A-1)/MS-8P, RT/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	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВГГ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UWGG AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеется AVBL
2.	Рестораны Restaurants	нет NIL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комнаты отдыха, поликлиника, служба скорой помощи, больницы в г. Нижний Новгород Aidpost at Airport Terminal, rest rooms, policlinic, ambulance service, hospitals in Nizhny Novgorod
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВГГ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UWGG AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 – ВПП 18/36 H24, CAT 7 – RWY 18/36
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	На АД отсутствуют аварийные пневмотканевые подъемники для эвакуации ВС иностранного производства. В случае необходимости указанные средства предоставляются авиакомпанией. Emergency lifting bags for removal of foreign-made ACFT are not AVBL at AD. Mentioned equipment for removal of disabled ACFT shall be provided by airline.

УВГГ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UWGG 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.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон/Apron: асфальтобетон/Asphalt-Concrete MC/Stands: 1-3 – PCN 17/R/C/X/T 4-5 – PCN 26/R/C/X/U 6-12 – PCN 61/F/D/X/T 13 – PCN 76/F/D/X/T 14-18 – PCN 64/R/C/X/T 19-26 – PCN 14/F/D/X/T 27-35 – PCN 64/R/C/X/T cent. – PCN 35/R/C/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A – 22.5 m, цементобетон/Cement -Concrete, PCN 33/R/C/X/T E, G – 22.5 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 37/R/A/W/T C – 16 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 33/R/C/X/T D – 18 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 25/R/A/X/T B, F – are under construction МРД/MAIN TWY: – от РД А до стоянки 18/from TWY A to stand 18 – 30 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 32/R/A/W/T; – от МС 18 до РД С/from stand 18 to TWY C – 18 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 31/R/C/X/T; – от РД С до РД D/from TWY C to TWY D – 18 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 25/R/A/X/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	нет NIL

УВГГ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UWGG 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 signs boards at entrinces to RWY, TWY, aircraft stands designators. Visual aids of taxing guidance– 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

УВГГ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UWGG 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	
36/Подх/APCH 18/Взл/TKOF	Труба Chimney	32.8 m*	5611.8N 04346.4E	Мачта Mast	42 m*	5620.4N 04348.2E	* - маркировано * - marked/LGTD
	Башня Tower	84.31 m*	5610.8N 04346.3E	Мачта Mast	28.5 m*	5615.0N 04348.1E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
	Здание Building	8.04 m	5612.5N 04346.4E	Труба Chimney	149 m*	5621.2N 04353.2E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
	Антенна Antenna	7.46 m	5612.5N 04346.5E	Антенна Antenna	299 m*	5618.5N 04359.5E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
	Антенна Antenna	8.56 m	5612.6N 04346.4E	Радиомачта Radio mast	201 m*	5618.3N 04358.6E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
18/Подх/APCH 36/Взл/TKOF	Антенна Antenna	5.02 m	5615.0N 04347.3E	Труба Chimney	30 m*	5614.9N 04348.4E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
	Антенна Antenna	5.33 m	5615.0N 04347.3E	Здание Building	58.5 m*	5613.1N 04349.8E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
←				Башня Tower	83 m*	5610.8N 04346.3E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
				Труба Chimney	179 m*	5614.5N 04353.5E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
				Опора ЛЭП Electric pole	152 m*	5611.3N 04341.7E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
				Опора ЛЭП Electric pole	102 m*	5611.9N 04342.3E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
				Труба Chimney	44 m*	5615.0N 04345.8E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
				Радиомачты Radio masts	144 m*	5608.1N 04402.7E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
				Антенна Antenna	40 m*	5613.0N 04348.0E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system
				Антенна Antenna	147 m*	5619.6N 04359.8E	Система координат ПЗ-90 PZ-90.02 coordinate system

УВГГ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UWGG AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Нижний Новгород Nizhny Novgorod
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	Нижний Новгород 24 час. Nizhny Novgorod 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 2 часа TREND 2 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	МРЛ WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Нижний Новгород -Круг, РДЦ Nizhny Novgorod -Radar, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УВГГ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UWGG AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE & MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (m)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (PCN), and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП Волна геоида порога ВПП THR coordinates RWY and coordinates THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
←					
18	191°32' 180°	2805x45	PCN 33/R/A/W/T Asphalt-Concrete	561430.60N 0434712.30E	THR 78.0 m
36	011°32' 360°	2805x45	PCN 33/R/A/W/T Asphalt-Concrete	561301.70N 0434639.70E	THR 77.5 m

Уклон ВПП и КПТ Slope of RWY -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
←					
- 0.02%	нет/NIL	400x150	3105x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
+ 0.02%	нет/NIL	400x150	3105x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВГГ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UWGG 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
←					
18	2805	3205	2805	2805	нет/NIL
36	2805	3205	2805	2805	нет/NIL
36 от оси РД G 36 from TWY G centre line	2505	2905	2505	–	–

УВГГ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UWGG 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
←									
18	HIALS CAT I 870 m	зеленые green	PAPI	нет NIL	нет NIL	2805m, 60m 2205m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
36	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI	нет NIL	нет NIL	2805m, 60m 2205m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УВГГ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UWGG 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

УВГГ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UWGG AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	нет NIL

УВГГ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UWGG AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Нижний Новгород / Стригино диспетчерский район / Nizhny Novgorod / Strigino CTA 562800N 0435200E – 561700N 0443300E – 560600N 0445900E – 554000N 0444500E – 554000N 0434900E – 555800N 0430500E – 560100N 0430900E – 560754N 0431312E – 561500N 0433600E – 562800N 0435200E, исключая: 562800N 0435200E – 561918N 0442430E далее по дуге по часовой стрелке радиусом 40км с центром в / then clockwise by arc of radius of 40km centred at (561348N 0434700E) до / to 560230N 0431418E – 560500N 0433200E – 561000N 0433700E – 562800N 0435200E, Нижний Новгород / Стригино диспетчерская зона / Nizhny Novgorod / Strigino CTR 562800N 0435200E – 561918N 0442430E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 40км с центром в / then clockwise by arc of radius of 40km centred at (561348N 0434700E) до / to 560230N 0431418E – 560500N 0433200E – 561000N 0433700E-561500N 0433600E – 562800N 0435200E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Нижний Новгород диспетчерский район – выше эшелона FL040 до эшелона FL180 Нижний Новгород диспетчерская зона – от земли до эшелона FL050 Nizhny Novgorod CTA – above FL040 – FL180 Nizhny Novgorod CTR – GND – FL050
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Нижний-Вышка рус. англ. Nizhny-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(800) м (800) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinates system

УВГГ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UWGG 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	Нижний-Подход Nizhny-Approach	124.700 126.000	к/с H24	Reserve FREQ
Вышка TWR	Нижний- Вышка Nizhny-Tower	120.400	к/с H24	
Круг Radar	Нижний-Круг Nizhny-Radar	120.800	к/с H24	
Руление GND	Нижний-Руление Nizhny-Taxiing	121.800	к/с H24	
Транзит Transit	Нижний-Транзит Nizhny-Transit	131.700	к/с H24	
АТИС ATIS	Нижний-АТИС Nizhny-ATIS	127.800	к/с H24	

УВГГ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UWGG AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, 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 transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 18 ИЛС кат 1(11°40'В) LOC 18 ILS CAT I (11°40'E)	ИСТ IST	109.9	ПП НО	561232N 0434627E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 18 GP 18		333.8	ПП НО	561422N 0434702E		3°00' RDH 14.5 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 18 LOM 18	СТ ST	245	ПП НО	561632.4N 0434757.4		180° MAG/3.85 km to RWY18R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 18 LMM 18	С S	1030	ПП НО	561500.4N 0434721.5E		180° MAG/0.93 km to RWY18R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 36 ИЛС кат 1(11°40'В) LOC 36 ILS CAT I (11°40'E)	ИНГ ING	109.5	ПП НО	561459N 0434724E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 36 GP 36		332.6	ПП НО	561312N 0434636E		3°00' RDH 15.3 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 36 LOM 36	НГ NG	245	ПП НО	561039.4N 0434549.7E		360° MAG/4.49 km to RWY36L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 36 LMM 36	Н N	1030	ПП НО	5612.5N 04346.6E		360° MAG/1.0 km to RWY36L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВГГ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.

1. Аэропортовые правила.

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

Установка и выход ВС иностранных авиакомпаний на МС 5, 6, 7, 19, 20, 21 на тяге собственных двигателей.

Установка на МС 27-35 ВС кат. В, С производится буксировкой. Выход с МС 27-35 на тяге собственных двигателей.

Установка на МС 22-24 с МК=090° производится на тяге собственных двигателей. Выход с МС 22-24 с МК=090° производится буксировкой.

Установка на МС 22-24 с МК=270° производится буксировкой, выход на тяге собственных двигателей.

Установка на ЦМС (центральная стоянка) производится на тяге собственных двигателей. Выход с ЦМС производится на тяге собственных двигателей.

2. Руление на места стоянки и с них.

Прибывающие воздушные суда встречаются спецмашинами, в сопровождении которых рулят до указанной стоянки по разрешению диспетчерской службы. Пересекать (занимать) ВПП и РД при рулении (буксировке) без разрешения диспетчера ДПР запрещается.

3. Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения).

ВС общего назначения сопровождаются спецмашинами на места стоянок, указанные диспетчером.

4. Зона стоянки для вертолетов.

Вертолетные стоянки расположены на летном поле для МВЛ и оборудованы на 16 мест стоянок.

5. Перрон. Руление в зимних условиях.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера руления.

6. Ограничения при рулении.

Руление ВС Ту-154, В737, А-319, А-320, А-321, Ил-86, Ил-62, Ту-204 только по РД А, ВПП, РД G, РД Е. Повороты ВС на РД С при рулении по ВПП с МК=180° и руление по МРД с МК=180° - запрещено. Руление ВС Ту-154, Ту-134 с перрона на РД А между МС 5 и 6 запрещено. РД С, РД D, МРД (участок от МС 18 до РД D) закрыты для всех типов ВС.

UWGG 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 established marking.

Parking and exit of aircraft of foreign airlines onto/from stands 5, 6, 7, 19, 20, 21 shall be carried out under own engines power.

Parking of CAT. B, C ACFT onto stands 27-35 shall be carried out by towing. Exit from stands 27-35 - under own engines power.

Parking onto stands 22-24 on heading 090°MAG shall be carried out under own engines power. Exit from stands 22-24 on heading 090°MAG shall be carried out by towing.

Parking onto stands 22-24 on heading 270°MAG shall be carried out by towing, exit from the stands – under own engines power.

Parking onto the Central stand shall be carried out under own engines power. Exit from the Central stand shall be carried out under own engines power.

2. Taxiing into and out of stands.

Arriving aircraft shall be met and escorted by “Follow-me” vehicles to the designated stand by the permission of ground movement controller. It is prohibited to cross (occupy) RWY and TWY during taxiing (towing) without permission of taxiing controller.

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

General aviation aircraft shall be escorted by “Follow-me” vehicles to stands designated by the controller.

4. Parking area for helicopters.

Helicopter stands are located on the airfield of domestic airlines and equipped for parking of 16 helicopters.

5. Apron. Taxiing during winter conditions.

The taxi guide lines may be invisible because of snow. Assistance from “Follow-me” vehicle may be requested via the taxiing controller.

6. Taxiing - restriction.

Tu-154, B737, A-319, A-320, A-321, Il-86, Il-62, Tu-204 aircraft shall taxi only along TWY A, RWY, TWY G, TWY E. Turning of aircraft onto TWY C during taxiing along RWY on heading 180°MAG and taxiing along the main TWY on heading 180°MAG is prohibited. Taxiing of Tu-154, Tu-134 aircraft from the apron to TWY A between stands 5 and 6 is prohibited. TWY C, TWY D and the main TWY (segment from stand 18 to TWY D) are closed for taxiing of all types ACFT.

УВГГ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Указанные приемы разделены на две части:

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

2. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку.

ЧАСТЬ I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения.

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняется экипажами всех воздушных судов.

UWGG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are divided into two parts:

1. Noise abatement procedures during take-off and climbing phase.

2. Noise abatement procedures during approach phase.

Part I

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE

1. General provisions.

1.1 Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be executed by crews of all aircraft.

1.2 Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

1.3 Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

2. Ограничения.

В соответствии с РЛЭ для каждого типа самолета.

3. Специальные процедуры взлета.

Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них (ICAO Doc 8168, том I, часть V, гл.3)

ЧАСТЬ II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения.

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.2 При наличии специальных метеорологических условий, например при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д., в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или просьбе командира корабля может отклониться от ограничений, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

1.3 ВПП 36Л/П являются предпочтительной ВПП, которая, по возможности, используется в максимальной степени.

2. Ограничения.

Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится в связи с соответствующими метеорологическими условиями и требованиями РЛЭ для каждого типа самолета.

УВГГ АД 2.22. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения.

Полеты в пределах района аэродрома Нижний Новгород/Стригино осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

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 обеспечением установленных интервалов 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 др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

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

1.2 Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of reduction of flight safety.

1.3 Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of the aircraft engines failure during take-off phase.

2. Restrictions.

According to the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

3. Special take-off procedures.

The crews of aircraft shall apply two special take-off and climb procedures: NADP 1 and NADP 2, and the pilot-in-command may use any of them for reaching necessary effect (ICAO Doc 8168, Volume I, Part V, Chapter 3).

Part II

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE

1. General provisions.

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

1.2 If special meteorological conditions, such as considerable wind, cumulo-nimbus clouds and etc. are present in arrival and approach sectors, ATS unit may at its own discretion or by the pilot-in-command's request deviate from the restrictions, if it is deemed necessary for safety reasons.

1.3 RWY 36L/R is noise preferential and shall be used to the greatest possible extent.

2. Restrictions.

The required noise abatement procedures shall not be observed over the overflown areas due to appropriate meteorological conditions and requirements of the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

UWGG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General procedures.

Flights within Nizhny Novgorod/Strigino TMA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules.

IFR flight procedures within TMA.

IFR flights shall be conducted at assigned flight levels (altitudes) 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) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by a 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 диспетчерском районе аэродрома.

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

Карты радиолокационного наведения не публикуются. В диспетчерском районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ДРЛ.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

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

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 3.4.1 п. 5 настоящего AIP.

При потере радиосвязи после входа в диспетчерскую зону экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД в направлении БПРМ, при заходе с МКпос.=180°, в направлении ДПРМ при заходе с МКпос.= 360°.

При заходе с МКпос.=180°, левым доворотом согласно схеме подхода ВПП 18Л/П. При заходе с МК 360° правым доворотом согласно схеме захода на посадку с МКпос.= 360°.

После пролета ДПРМ, следовать на заданном эшелоне с МКпос. 30 сек, после чего выполняет снижение до расчетной высоты разворота, далее по схеме захода на посадку. Снижение с ДПРМ начинать не ранее и не позднее 30 минут после расчетного времени.

При потере радиосвязи после взлета КВС должен выполнить полет по кругу и произвести посадку на аэродроме вылета.

Если произвести посадку невозможно, то после ухода на второй круг следовать на аэродром назначения через ДПРМ по схеме выхода, заданной диспетчером АДП высоты (эшелона).

Следовать на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) на нижнем безопасном эшелоне или на специально установленных без радиосвязи эшелонах в зависимости от направления полета FL140, FL150 или FL240, FL250.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне) на ОПРС коридора выхода и после пролета ОПРС набрать назначенный эшелон (в соответствии с FPL, RPL).

При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП воздушное судно следует по плану до аэродрома первой посадки.

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

Radar procedures within CTA.

Radar vectoring in CTA shall be executed by ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement.

Radar vectoring charts are not published. Radar control over aircraft flights in CTA is provided by TAR.

Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures are not applied.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and section GEN 3.4.1 para. 5 of the present AIP.

In case of radio communication failure after the entry into Nizhny Novgorod CTA the crew (pilot) shall continue the flight at last assigned flight level cleared by ATC controller towards LMM when approaching on heading 180°MAG, towards LOM when approaching on heading 360°MAG.

When approaching on heading 180°MAG make left turn according to RWY 18L/R approach pattern. When approaching on heading 360°MAG make right turn according to the approach pattern on heading 360°MAG.

After crossing LOM aircraft shall proceed at assigned flight level on landing heading for 30 seconds after that carry out descending to the calculated height of turn then fly according to approach pattern. Descending from LOM shall be commenced not earlier and not later than 30 minutes after the estimated time.

In case of radio communication failure after take-off the pilot-in-command shall follow aerodrome traffic circuit and carry out landing at the departure aerodrome.

If unable to land then after missed approach proceed to the destination aerodrome via LOM according to the departure pattern at altitude (flight level) assigned by TWR controller.

Aircraft shall proceed to the alternate aerodrome (selected when making the decision for departure) at the lower safe flight level or at flight level specially established for flights without radio communication FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on the direction of flight.

In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude) the pilot-in-command shall proceed at last assigned altitude (flight level) to NDB of exit corridor and after passing NDB climb to assigned flight level (according to FPL, RPL).

In case of radio communication failure during VFR flight aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing.

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

УВГГ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

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

Близкое нахождение рек, болота и речных проток привлекает большое количество птиц как для гнездования, так и пролетных, образующих крупные колонии в непосредственной близости от аэропорта. Наиболее опасными периодами орнитологической обстановки являются весна и осень. В течении суток наиболее опасные утренние и вечерние часы.

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

UWGG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration.

A close existence of rivers, marsh and river branches attracts a large number of both nesting birds and birds of passage creating large colonies in immediate proximity to the airport. The most dangerous periods of the ornithological situation are spring and autumn. Morning and evening hours are the most dangerous within a twenty-four-hours period.

During above mentioned periods the pilots are recommended to switch on landing lights when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach-to-land and also during climbing and descending procedures.