

**UAKK AD 2**

Примечание: Следующие разделы в этой главе намеренно оставлены пустыми: AD-2.10, AD-2.16, AD-2.21

**UAKK AD 2.1 Индекс местоположения и название аэродрома**

UAKK - КАРАГАНДА

**UAKK AD 2.2 Географические и административные данные по аэродрому**

|   |  |   |
|---|--|---|
| 1 | Контрольная точка и координаты местоположения на АД  | 494018N 0732007E<br>В центре ВПП  |
| 2 | Направление и расстояние от города   | 130°, 13 NM km from Karaganda   |
| 3 | Превышение/расчетная температура   | 1766 FT/24° C   |
| 4 | Волна геоида в месте превышения аэродрома  | -118 FT   |
| 5 | Магнитное склонение/годовые изменения  | 8° E ( 2013 ) / 0.01°   |
| 6 | Эксплуатант аэродрома, адрес, номера телефона, телефакса, адрес электронной почты, а также адрес AFS и адрес веб-сайта, при наличии такового | Post: Администрация аэропорта<br>Республика Казахстан 100000,<br>г. Караганда<br>АО "Международный аэропорт Сары-Арка"<br>Phone: +7 (7212) 771261<br>Fax: +7 (7212) 771264<br>AFS: UAKKAPBF |
| 7 | Вид разрешенных полетов  | ППП/ПВП   |
| 8 | Примечания   | Nil   |

**UAKK AD 2.3 Часы работы**

|    |                                       |  |
|----|---------------------------------------|--|
| 1  | Эксплуатант аэродрома                 | H24<br>Phone: +7 (7212) 428555   |
| 2  | Таможня и иммиграционная служба       | H24<br>Phone: +7 (7212) 428576<br>Phone: +7 (7212) 428594                          |
| 3  | Медицинская и санитарная служба       | H24<br>Phone: +7 (7212) 428503   |
| 4  | Бюро САИ по инструктажу               | H24  |
| 5  | Бюро информации ОВД (ARO)             | H24<br>Phone: +7 (7212) 496641<br>Phone: +7 (7212) 496572<br>Fax: +7 (7212) 496560 |
| 6  | Метеорологическое бюро по инструктажу | H24<br>Phone: +7 (7212) 496673   |
| 7  | ОВД                                   | H24  |
| 8  | Заправка топливом                     | H24<br>Phone: +7 (7212) 428533   |
| 9  | Обслуживание                          | H24<br>Phone: +7 (7212) 428555   |
| 10 | Безопасность                          | H24<br>Phone: +7 (7212) 428526   |

|    |                    |                                |
|----|--------------------|--------------------------------|
| 11 | Противообледенение | H24<br>Phone: +7 (7212) 428582 |
| 12 | Примечания         | Nil                            |

#### UAKK AD 2.4 Службы и средства по обслуживанию

|   |   |   |
|---|---|---|
| 1 | Погрузочно-разгрузочные средства                  | Современные средства обработки грузов весом до 27 т ,свыше по запросу   |
| 2 | Типы топлива/масел                                | TS-1, RT (equivalent to Jet A-1)/MS-8, SM-4.5   |
| 3 | Средства заправки топливом/пропускная способность | Макс количество топлива 750 000 л<br>2 ТЗ 60000 л, 2200 л/мин<br>3 ТЗ 22000 л 1000л/мин<br>1 ТЗ-7500 л, 750 л/мин |
| 4 | Средства по удалению льда                         | 2 BC FMC TEMPEST  |
| 5 | Места в ангаре для прибывающих ВС                 | Не имеются для ВС не местного базирования   |
| 6 | Ремонтное оборудование для прибывающих ВС         | Мелкий ремонт в АТБ   |
| 7 | Примечания  | Nil   |

#### UAKK AD 2.5 Средства для обслуживания пассажиров

|   |                           |   |
|---|---------------------------|---|
| 1 | Гостиницы                 | В аэропорту и в г. Караганда  |
| 2 | Рестораны                 | Имеется   |
| 3 | Транспортное обслуживание | Автобусы, такси   |
| 4 | Медицинское обслуживание  | Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Караганда |
| 5 | Банк и почтовое отделение | Bank ATM  |
| 6 | Туристическое бюро        | В г. Караганда  |
| 7 | Примечания                | Nil   |

#### UAKK AD 2.6 Аварийно-спасательные и противопожарные службы

|   |  |   |
|---|--|---|
| 1 | Категория аэродрома по противопожарному оснащению            | CAT A7  |
| 2 | Аварийно-спасательное оборудование                           | Имеется 3 машины, общей ёмкости – 25000 л.  |
| 3 | Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться | При аварийных ситуациях, без разрушения ВС, аэропорт имеет аварийно-спасательное оборудование, которое позволяет провести "Вытаскивание воздушного судна" с неповрежденным шасси, при их выкатывании за пределы ВПП и РД по твердому (недеформируемому) грунту.<br>Phone: +7 (7212) 428580<br>Phone: +7 705 7510013<br>Phone: m.sembaevich@kgf.aero |
| 4 | Примечания   | Nil   |

**UAKK AD 2.7 Сезонное использование оборудования: удаление осадков**

|   |  |   |
|---|--|---|
| 1 | Виды оборудования для удаления осадков | Плугощеточные 5 ед, Ветровая 2 ед.<br>Шнекоротор 3 ед, Антигололедная тех-ка 1 ед.  |
| 2 | Очередность удаления осадков           | 1. ВПП<br>2. РД<br>3. МС  |
| 3 | Примечания                             | Для удаления и предотвращения образования ледяных отложений на ИВПП используется жидкий реагент противогололедный "Green Way F65" |

**UAKK AD 2.8 Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок**

|   |  |   |            |             |                     |
|---|--|---|------------|-------------|---------------------|
| 1 | Покрытие и прочность перронов                        | СТОЯНКИ   |            | ПОВЕРХНОСТЬ | НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ |
|   |  | 1-5, 2A, 3A   |            | CONC+REINF  | PCN 55/R/A/W/T      |
|   |  | 6-9, 6A, 13A  |            | CONC+REINF  | PCN 32/R/A/X/T      |
|   |  | 10-12   |            | CONC+ASPH   | PCN 20/R/A/X/T      |
|   |  | 13-18   |            | CONC+ASPH   | PCN 19/R/A/X/T      |
|   |  | 14A   |            | CONC+REINF  | PCN 55/R/A/W/T      |
|   |  | 19-21, 20A  |            | CONC+REINF  | PCN 52/R/A/W/T      |
|   |  | 22-27 (An-2)  |            | CONC+ASPH   | Nil                 |
| 2 | Ширина, покрытие и прочность РД                      | РД  | ШИРИНА (М) | ПОВЕРХНОСТЬ | НЕСУЩАЯ СПОСОБНОСТЬ |
|   |  | A   | 23         | CONC+REINF  | PCN 55/R/A/W/T      |
|   |  | B   | 23         | CONC+REINF  | PCN 35/R/A/X/T      |
|   |  | 4   | 18         | CONC+REINF  | Nil                 |
|   |  | Маршрут руления на перроне (МС 1-5)   | Nil        | CONC+REINF  | PCN 48/R/A/W/T      |
|   |  | Маршрут руления на перроне (от МС 6 до МС 18)   | Nil        | CONC+REINF  | PCN 31/R/A/X/T      |
|   |  | Маршрут руления на перроне (от МС 19 до МС 21)  | Nil        | CONC+REINF  | PCN 52/R/A/W/T      |
| 3 | Местоположение и превышение мест проверки высотомера | Stands:<br>1-3,2A, 6-9 – 536m/1759FT;<br>4-5 – 537m/1762FT;<br>10-11, 3A,6A, 21, 20A– 535m/1755FT;<br>12-20,13A,14A, 22-27 – 534m/1752FT. |            |             |                     |
| 4 | Местоположение пунктов проверки VOR                  | Nil   |            |             |                     |
| 5 | Местоположение пунктов проверки INS                  | Nil   |            |             |                     |

|   |            |   |
|---|------------|---|
| 6 | Примечания | Запуск двигателей ВС, установленных носом к аэровокзалу на стоянках 1-9 запрещен. Запуск двигателей разрешен после буксировки в места предназначенные для запуска двигателей. Разрешается запуск двигателей и руление на собственной тяге двигателей ВС типа А320 и менее на МС 4, МС 7, МС 9 при установке ВС параллельно вокзалу.<br>РД 4 - принадлежность МО ВС РК |
|---|------------|---|

## UAKK AD 2.9 Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки

|   |  |  |
|---|--|--|
| 1 | Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/ размещением на стоянке | Указательные знаки в местах входа на ВПП, указательные знаки обозначения РД.<br>СВУ: Нет.  |
| 2 | Маркировочные знаки, огни ВПП и РД   | Маркировка порога, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, номер ВПП, места ожидания при рулении, осевая и боковая линия РД.<br>Огни: ВПП и РД А, В |
| 3 | Огни "линии стоп"  | Nil  |
| 4 | Прочие меры защиты ВПП   | Nil  |
| 5 | Примечания   | Машина сопровождения «Follow me» имеется   |

## UAKK AD 2.10 Аэродромные препятствия

NIL

## UAKK AD 2.11 Предоставляемая метеорологическая информация

|   |   |  |
|---|---|--|
| 1 | Соответствующий метеорологический орган                                     | Метеорологическая служба на аэродроме Караганда<br>Phone: +7 (7212) 496673   |
| 2 | Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы           | H24  |
| 3 | Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия                     | Метеорологическая служба на аэродроме Караганда, на 24ч (0024, 0606, 1212, 1818)   |
| 4 | Прогнозы типа "тренд" для данного аэродрома и частоту составления           | ТРЕНД 30 мин   |
| 5 | Предоставляемые консультации/ инструктаж                                    | Индивидуальная консультация (русский)  |
| 6 | Предоставляемая полетная документация и используемые языки                  | TAF, METAR, SPECI, SIGMET, GAMET, AIRMET<br>Английский язык  |
| 7 | Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации | Приземный анализ, AT850, AT700, AT500, AT400, AT300, AT250, AT200, прогностические карты ветра и температуры на уровнях полета (FL), максимальный ветер, тропопауза, прогностические карты P850, P700, P500, P400, P300, P250, P200, SWH, SWM ВЦЗП, SWL Казахстана |
| 8 | Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации     | Доплеровский метеорологический радиолокатор (WRM-200)  |
| 9 | Органы ОВД, обеспечиваемые информацией                                      | H24 Брифинг, ВЫШКА, 122,000MHz Англ. Русс.   |

|    |                           |     |
|----|---------------------------|-----|
| 10 | Дополнительная информация | Nil |
|----|---------------------------|-----|

## UAKK AD 2.12 Физические характеристики ВПП

| Обозначение ВПП<br>Номер | Истинный пеленг | Размеры ВПП (м) | Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения | Координаты порога и конца ВПП волна геоида порога ВПП | Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода | Уклон ВПП и концевой полосы торможения |
|--------------------------|-----------------|-----------------|--|---|---|--|
| 1                        | 2               | 3               | 4  | 5   | 6   | 7                                      |
| 05                       | 58,38°          | 3601 X 60       | 55/R/A/W/T<br>REINF+CON<br>C   | 493948.35N<br>0731851.49E<br>-<br>-119.4 FT           | THR 1765.7 FT   | -0.106%                                |
| 23                       | 238,42°         | 3601 X 60       | 55/R/A/W/T<br>REINF+CON<br>C   | 494049.44N<br>0732124.50E<br>-<br>-119.4 FT           | THR 1753.1 FT   | +0.106%                                |

| Размеры концевой полосы торможения (м) | Размеры полос, свободных от препятствий (м) | Размеры летной полосы (м) | Размеры концевых зон безопасности (м) | Местоположение и описание системы аварийного торможения | Свободная от препятствий зона | Примечания |
|--|---|---------------------------|---------------------------------------|---|-------------------------------|------------|
| 8                                      | 9   | 10                        | 11                                    | 12  | 13                            | 14         |
| Nil                                    | 300 X 150                                   | 3901 X 300                | 90 X 150                              | Nil   | AVBL                          | Nil        |
| Nil                                    | 250 X 150                                   | 3901 X 300                | 90 X 150                              | Nil   | AVBL                          | Nil        |

## UAKK AD 2.13 Объявленные дистанции

| Обозначение ВПП | Располагаемая длина разбега (м) | Располагаемая взлетная дистанция (м) | Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) | Располагаемая посадочная дистанция (м) | Примечания |
|-----------------|---------------------------------|--------------------------------------|--|--|------------|
| 1               | 2                               | 3                                    | 4  | 5                                      | 6          |
| 05              | 3601                            | 3901                                 | 3601   | 3601                                   | Nil        |
| 23              | 3601                            | 3851                                 | 3601   | 3601                                   | Nil        |
| TWY A - 05      | 2062                            | 2362                                 | 2062   | Nil                                    | Nil        |
| TWY A - 23      | 1562                            | 1812                                 | 1562   | Nil                                    | Nil        |
| TWY B - 05      | 1668                            | 1968                                 | 1668   | Nil                                    | Nil        |
| TWY B - 23      | 1956                            | 2206                                 | 1956   | Nil                                    | Nil        |
| TWY 4 - 05      | 800                             | 1100                                 | 800  | Nil                                    | Nil        |

| Обозначение ВПП                              | Располагаемая длина разбега (м) | Располагаемая взлетная дистанция (м) | Располагаемая дистанция прерванного взлета(м) | Располагаемая посадочная дистанция (м) | Примечания |
|--|---------------------------------|--------------------------------------|---|--|------------|
| 1  | 2                               | 3                                    | 4   | 5                                      | 6          |
| TWY 4 - 23                                   | 2819                            | 3069                                 | 2819  | Nil                                    | Nil        |
| Площадка для разворотов ВС (уширение 2) - 23 | 3301                            | 3551                                 | 3301  | Nil                                    | Nil        |

UAKK AD 2.14 Огни приближения и огни ВПП

| Обозначение ВПП | Тип, протяженность и сила света огней приближения | Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов | VASIS (МЕНТ) PAPI Тип системы визуальной индикации глиссады | Протяженность огней зоны приземления | Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП | Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП | Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов | Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения | Примечания |
|-----------------|---|--|---|--------------------------------------|--|--|---|---|------------|
| 1               | 2   | 3  | 4   | 5                                    | 6  | 7  | 8   | 9   | 10         |
| 05              | CAT I (PALS) 900 M LIH                            | GRN Nil                                    | PAPI LEFT/3° 15,78 M  | Nil                                  | Nil  | 3601m, spacing 60m, 0-3001m white, last 600m yellow LIH                    | RED Nil   | Nil   | Nil        |
| 23              | CAT I (PALS) 870 M LIH                            | GRN Nil                                    | PAPI LEFT/3° 15,52 M  | Nil                                  | Nil  | 3601m, spacing 60m, 0-3001m white, last 600m yellow LIH                    | RED Nil   | Nil   | Nil        |

UAKK AD 2.15 Прочие огни, резервный источник электропитания

|   |   |   |
|---|---|---|
| 1 | Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики                      | ABN: Nil<br>IBN: Nil  |
| 2 | Местоположение указателя направления посадки (LDI)<br>Анемометр, местоположение и освещение | LDI: Nil<br>От порога 05 – 400м, 23 – 700м, освещенный  |
| 3 | Рулежные огни и огни осевой линии РД  | TWY A EDGE: BLU<br>TWY B EDGE: BLU  |
| 4 | Резервный источник электропитания/время переключения  | AVBL, 15 SEC<br>Резервный источник питания (источник бесперебойного питания (ИБП)) светосигнального оборудования отсутствует. |
| 5 | Примечания  | Огни кармана разворота желтого цвета  |

UAKK AD 2.16 Зона посадки вертолетов

NIL

## UAKK AD 2.17 Воздушное пространство ОВД

|   |                                       |   |
|---|---------------------------------------|---|
| 1 | Обозначение и боковые границы         | KARAGANDA CTR<br>A circle radius 27 NM centered on 494018N 0732007E |
| 2 | Вертикальные границы                  | 7000 FT ALT / GND   |
| 3 | Классификация воздушного пространства | C   |
| 4 | Позывной и язык органа ОВД            | KARAGANDA TOWER EN<br>KARAGANDA VYSHKA RU                           |
| 5 | Абсолютная высота перехода            | 10000 FT  |
| 6 | Период использования                  | H24   |
| 7 | Примечания                            | Nil   |

## UAKK AD 2.18 Средства связи ОВД

| Обозначение службы | Позывной                                      | Канал(ы)               | Номер(а) SATVOICE | Адрес подключения | Часы работы | Примечания  |
|--------------------|---|------------------------|-------------------|-------------------|-------------|-------------|
| 1                  | 2   | 3                      | 4                 | 5                 | 6           | 7           |
| TWR                | KARAGANDA TOWER (EN)<br>KARAGANDA VYSHKA (RU) | 122 MHz                | Nil               | Nil               | H24         | АПП имеется |
| ATIS               | KARAGANDA ATIS (EN)<br>KARAGANDA ATIS (RU)    | 135,8 MHz<br>127,8 MHz | Nil               | Nil               | H24         | Nil         |

## UAKK AD 2.19 Радионавигационные средства и средства посадки

| Тип средства, магнитное склонение, классификация ILS, вид обеспечиваемых полетов (для VOR/ILS/MLS, дать склонение) | Обозначение | Частота, Номер канала | Часы работы | Координаты места установки передающей антенны | Превышение антенны DME | Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS | Примечания |
|--|-------------|-----------------------|-------------|---|------------------------|--|------------|
| 1  | 2           | 3                     | 4           | 5   | 6                      | 7  | 8          |
| ILS LOC 05<br>I/D/2  | IRG         | 109,9 MHz             | H24         | 494103.4N 0732159.5E                          |                        | Nil  | Nil        |
| GP 05<br>I/C/2   |             | 333,8 MHz             |             | 493949.3N 0731908.7E                          |                        |  |            |
| DME05  | IRG         | CH 36X                |             | 493949.4N 0731908.7E                          | 1800 FT                |  |            |
| ILS LOC 23<br>I/D/2  | IKA         | 111,7 MHz             | H24         | 493937.0N 0731823.0E                          |                        | Nil  | Nil        |
| GP 23<br>I/C/2   |             | 333,5 MHz             |             | 494039.8N 0732115.0E                          |                        |  |            |
| DME23  | IKA         | CH 54X                |             | 494039.8N 0732115.0E                          | 1800 FT                |  |            |
| DVOR/DME<br>(8°E/2013)   | KRG         | 113.4 MHz<br>CH 81X   | H24         | 494113.9N 0732225.7E                          | 1800 FT                | Nil  | Nil        |

## UAKK AD 2.20 Местные правила использования аэродрома

### 1. Порядок передвижения (буксировки, руления) воздушных судов на летном поле

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением или буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка строго по осевым линиям РД. Разворот ВС на ИВПП на 180° производится по решению КВС на площадках для разворота ВС расположенных в торцах ВПП 05 и ВПП 23 с уширением 95м. либо на ВПП (ширина 60м.)

### 2. Меры предосторожности при рулении, буксировке ВС с учетом условий видимости и состояния покрытий перрона, мест стоянок, рулевых дорожек

При видимости на ВПП менее 550м воздушные суда сопровождаются машиной сопровождения «Следуй за мной». Диспетчер ДП «Вышка» управляющий движением ВС по аэродрому, в условиях ограниченной видимости, информирует экипажи ВС о взаимном расположении ВС, в том числе и следующих по одному маршруту.

Ответственным за буксировку является руководитель буксировки (лицо инженерно -технической службы, имеющее допуск на выполнение данного вида работ), который руководит действиями всех должностных лиц, участвующих в буксировке, и отвечает за ее безопасность.

### 3. Порядок заруливания на места стоянок на тяге собственных двигателей и буксировкой.

Для защиты от воздействия реактивной струи:

- заруливание ВС на место стоянки производится на собственной тяге. ВС устанавливаются на места стоянок носом к аэровокзалу (МС № 1-9), носом к ангару и АВК ИАС (МС № 19-21). Допускается установка ВС типа А320 и менее параллельно аэровокзалу на стоянки МС 4, МС 7, МС 9.
- при заруливании на МС № 10-18 и выруливании с них воздействие реактивной струи безопасно. Разрешается заруливание и выруливание на собственной тяге только воздушным судам АСН которых равно или меньше 19 и ВС по габаритным размерам равным или меньшим Ту-134 (длина ВС 37м., размах крыла 29.01м.).
- заруливание, выруливание ВС типа В747 на (с) стоянку 14А производится буксировкой.
- разрешается самостоятельное руление ВС В747, АН-124 на МС № 19-21 по МР (Маршруту руления по перрону) от РД-А при отсутствии ВС на МС № 5,6,7,10-18, от РД-В при отсутствии ВС на МС № 13-18:
  - во всех остальных случаях движение ВС В747 по Маршруту руления по перрону производить только буксированием.;
- при наличии ВС типа В747 на МС № 6, 6А буксирование ВС по МР (Маршруту руления по перрону) от РД № А на МС № 19-21 и от РД № В на МС № 1,2,3,3А,4 запрещается.
- в этом случае разрешается самостоятельное заруливание ВС В747 на МС № 3А только по РД № А, на МС № 19 – 21 только по РД № В.
- заруливание на стоянку 2А, 3А, 6А, 13А, 20А производится при сопровождении машины сопровождения «Follow me». Запуск производится на стоянках 2А, 3А, 6А, 13А, 20А и выруливание на собственной тяге.

Заруливание ВС с размахом крыла более 51м на стоянки с 1 по 5 и 2А,3А по РД А производится при отсутствии ВС на стоянках 1-5, на стоянки с 5 по 9 и 6А, при отсутствии ВС на стоянках 5-7.

Движение спецтранспорта по маршруту движения транспортных средств за стоянками 6-18 со стороны ИВПП при буксировке и рулении ВС по маршруту руления по перрону на стоянки 6-21 запрещено.

### 4. Порядок выруливания с мест стоянок на тяге собственных двигателей, буксировкой

- движение ВС со стоянок № 1-9, 15-18, 19-21 к точкам запуска двигателей производится методом буксировки.
- разрешается выруливание со стоянок 15-18 на собственной тяге только воздушным судам АСН

которых равно или меньше 19, стоящих носом к ИВПП и ВС по габаритным размерам равным или меньшим Ту-134 (длина ВС 37м., размах крыла 29.01м.).

Запуск двигателей ВС производится в установленных точках, расположенных:

- точка № 1 – в начале Маршрута руления по перрону западнее МС № 1;
- точка № 2 – на Маршруте руления по перрону между МС № 4 и 5;
- точка № 3 – на Маршруте руления по перрону восточнее МС № 7;
- точка № 4 – на Маршруте руления по перрону между МС № 12 и 13;
- точка № 5 – на Маршруте руления по перрону между МС № 15 и 16.

Разрешается запуск двигателей на стоянках МС4, МС7, МС9 при установке ВС параллельно аэровокзалу.

**5. Места стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения), в случае,если такие места стоянки имеются**

Имеется 6 стоянок для самолетов Ан-2

**6. Места обработки воздушных судов противообледенительными жидкостями, места запуска маршевых двигателей, девиационные площадки**

Места обработки ВС противообледенительными жидкостями совмещены с точками запуска двигателей ВС, расположенных:

- точка № 1 – в начале Маршрута руления по перрону западнее МС № 1;
- точка № 2 – на Маршруте руления по перрону между МС № 4 и 5;
- точка № 3 – на Маршруте руления по перрону восточнее МС № 7;
- точка № 4 – на Маршруте руления по перрону между МС № 12 и 13;
- точка № 5 – на Маршруте руления по перрону между МС № 15 и 16.

Девиационные площадки отсутствуют.

**7. Порядок движения воздушных судов и транспортных средств в критических и чувствительных зонах курсоглиссадных радиомаяков при работе аэродрома по минимумам I, II и III категории ИКАО**

Пересечение критических зон РМС воздушными судами, автотранспортом и другими подвижными средствами производится с разрешения диспетчера «ВЫШКА».

При выполнении воздушным судном захода на посадку в автоматическом режиме от четвертого разворота до посадки пересечение этих зон указанными средствами запрещается.

**8. Ограничение в эксплуатации крупных воздушных судов, включая ограничения по использованию собственной тяги для руления (в случае,если такие ограничение имеются)**

Для воздушных судов, ACN которых превышает численные значения PCN введены ограничения по массе и/или интенсивности движения.

Режимы эксплуатации ВС с перегрузками представлены в таблице

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ РЕЖИМЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС С ОГРАНИЧЕНИЯМИ И ПЕРЕГРУЗКАМИ НА ЖЕСТКИХ ПОКРЫТИЯХ (R) на аэродроме Караганда

| №<br>пп                                      | Тип ВС     | Масса, кг                 |                     | АСН при<br>категории<br>основания, код<br>"А"<br>соответствующее |                              | РСН<br>покрытия | Ограничение массы, кг           |                              |                          |                            |
|--|------------|---------------------------|---------------------|--|------------------------------|-----------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------------|----------------------------|
|  |            |                           |                     |  |                              |                 | без<br>огранич<br>интенсивности | с ограничением интенсивности |                          |                            |
|  |            | максим.<br>взлетная масса | пустого<br>самолета | максим.<br>взлетной<br>массе                                     | массе<br>пустого<br>самолета |                 |                                 | (среднесуточная за год)      |                          |                            |
|  |            |                           |                     |  |                              |                 |                                 | 1<br>самолето-<br>вылет      | 2<br>самолето-<br>вылета | 10<br>самолето-<br>вылетов |
| 1  | 2          | 3                         | 4                   | 5  | 6                            | 7               | 8                               | 9                            | 10                       | 11                         |
| ИВПП - PCN 48/R/A/W/T, РД А - PCN 50/R/A/W/T |            |                           |                     |  |                              |                 |                                 |                              |                          |                            |
| 1  | B 747-400  | 395 986                   | 176 901             | 53   | 19                           | 48              | 376 655                         | *                            | *                        | *                          |
| 2  | B 747-8    | 443 613                   | 191 053             | 64   | 22                           | 48              | 359 426                         | *                            | 434 593                  | 412 485                    |
| 3  | B 787-8    | 228 384                   | 136 078             | 61   | 32                           | 48              | 193 371                         | *                            | *                        | 221 456                    |
| 4  | MD-11      | 282 600                   | 131 000             | 56   | 23                           | 48              | 255 036                         | *                            | *                        | *                          |
| 5  | A 330-200  | 233 900                   | 117 041             | 53   | 26                           | 48              | 220 916                         | *                            | *                        | *                          |
| 6  | A 330-300  | 230 900                   | 120 132             | 53   | 27                           | 48              | 218 119                         | *                            | *                        | *                          |
| 7  | A 330-300  | 233 900                   | 120 132             | 55   | 28                           | 48              | 212 832                         | *                            | *                        | *                          |
| РД В - PCN 35/R/A/X/T                        |            |                           |                     |  |                              |                 |                                 |                              |                          |                            |
| 1  | B 737-300  | 61 462                    | 32 885              | 37   | 18                           | 35              | 58 454                          | *                            | *                        | *                          |
| 2  | B 737-400  | 63 049                    | 32 659              | 40   | 18                           | 35              | 56 142                          | *                            | *                        | *                          |
| 3  | B 737-500  | 60 781                    | 32 659              | 37   | 18                           | 35              | 57 821                          | *                            | *                        | *                          |
| 4  | B 737-600  | 66 224                    | 36 378              | 37   | 18                           | 35              | 63 082                          | *                            | *                        | *                          |
| 5  | B 737-700  | 70 307                    | 37 648              | 41   | 20                           | 35              | 60 976                          | *                            | *                        | *                          |
| 6  | B 737-800  | 79 243                    | 41 413              | 49   | 23                           | 35              | 58 873                          | 75 848                       | 71 604                   | 67 860                     |
| 7  | B 747-200F | 379 203                   | 156 625             | 48   | 16                           | 35              | 288 781                         | 369 929                      | 349 642                  | 331 742                    |
| 8  | B 747-300  | 379 203                   | 174 860             | 47   | 18                           | 35              | 294 647                         | 376 854                      | 356 302                  | 338 169                    |
| 9  | B 747-400  | 395 986                   | 176 901             | 53   | 19                           | 35              | 280 000                         | 355 176                      | 336 382                  | 319 799                    |
| 10   | B 747-8    | 443 613                   | 191 053             | 64   | 22                           | 35              | 269 226                         | 339 382                      | 321 843                  | 306 368                    |

| №<br>пп | Тип ВС       | Масса, кг               |                          | АСН при<br>категории<br>основания, код<br>"А"<br>соответствующее |    | РСН<br>покрытия | Ограничение массы, кг               |                              |         |         |
|---------|--------------|-------------------------|--------------------------|--|----|-----------------|-------------------------------------|------------------------------|---------|---------|
|         |              |                         |                          |  |    |                 | без<br>ограничения<br>интенсивности | с ограничением интенсивности |         |         |
|         |              | (среднесуточная за год) |                          |  |    |                 |                                     |                              |         |         |
|         |              | 1<br>самолето-<br>вылет | 2<br>самолето-<br>вылета | 10<br>самолето-<br>вылетов                                       |    |                 |                                     |                              |         |         |
| 1       | 2            | 3                       | 4                        | 5  | 6  | 7               | 8                                   | 9                            | 10      | 11      |
| 11      | В 757-300    | 124 058                 | 64 592                   | 36   | 15 | 35              | 121 226                             | *                            | *       | *       |
| 12      | В 767-200ER  | 179 623                 | 82 327                   | 44   | 17 | 35              | 147 191                             | *                            | 178 722 | 169 448 |
| 13      | В 767-300    | 163 747                 | 86 183                   | 40   | 18 | 35              | 146 119                             | *                            | *       | *       |
| 14      | В 767-300ER  | 187 334                 | 89 811                   | 48   | 19 | 35              | 143 617                             | 182 850                      | 173 042 | 164 387 |
| 15      | В 777-200    | 252 651                 | 135 171                  | 40   | 21 | 35              | 221 735                             | *                            | *       | *       |
| 16      | В 787-8      | 228 384                 | 136 078                  | 61   | 32 | 35              | 145 627                             | 182 761                      | 173 478 | 165 286 |
| 17      | MD-11        | 282 600                 | 131 000                  | 56   | 23 | 35              | 186 127                             | 239 723                      | 226 324 | 214 502 |
| 18      | A 300-B2     | 142 900                 | 87 851                   | 37   | 20 | 35              | 136 424                             | *                            | *       | *       |
| 19      | A 300-600 B4 | 165 900                 | 91 759                   | 46   | 20 | 35              | 134 533                             | *                            | 159 484 | 152 145 |
| 20      | A 310-300    | 157 900                 | 83 000                   | 45   | 20 | 35              | 127 940                             | *                            | 154 155 | 146 445 |
| 21      | A 320-100    | 68 400                  | 41 244                   | 39   | 22 | 35              | 62 010                              | *                            | *       | *       |
| 22      | A 320-200    | 73 900                  | 41 345                   | 44   | 22 | 35              | 60 582                              | *                            | 73 530  | 69 722  |
| 23      | A 330-200    | 210 900                 | 117 041                  | 47   | 26 | 35              | 157 266                             | 209 410                      | 196 374 | 184 872 |
| 24      | A 330-200    | 233 900                 | 117 041                  | 53   | 26 | 35              | 155 994                             | 206 489                      | 193 865 | 182 726 |
| 25      | A 330-300    | 212 900                 | 120 132                  | 40   | 27 | 35              | 177 220                             | *                            | *       | *       |
| 26      | A 330-300    | 215 900                 | 120 132                  | 48   | 27 | 35              | 156 615                             | 209 819                      | 196 518 | 184 782 |
| 27      | A 330-300    | 230 900                 | 120 132                  | 53   | 27 | 35              | 154 214                             | 203 918                      | 191 492 | 180 528 |
| 28      | A 330-300    | 233 900                 | 120 132                  | 55   | 28 | 35              | 149 627                             | 198 786                      | 186 497 | 175 653 |

| №<br>пп                        | Тип ВС      | Масса, кг               |                          | АСН при<br>категории<br>основания, код<br>"А"<br>соответствую<br>щее |    | РСН<br>пок<br>рыт<br>ия | Ограничение массы, кг                       |                              |         |         |
|--------------------------------|-------------|-------------------------|--------------------------|--|----|-------------------------|---|------------------------------|---------|---------|
|                                |             |                         |                          |  |    |                         | без<br>огранич<br>ения<br>интенси<br>вности | с ограничением интенсивности |         |         |
|                                |             | (среднесуточная за год) |                          |  |    |                         |   |                              |         |         |
|                                |             | 1<br>самолето<br>-вылет | 2<br>самолето<br>-вылета | 10<br>самолето<br>-вылетов   |    |                         |   |                              |         |         |
| 1                              | 2           | 3                       | 4                        | 5  | 6  | 7                       | 8   | 9                            | 10      | 11      |
| 29                             | Ан-124      | 398 000                 | 180 000                  | 36   | 16 | 35                      | 387 100                                     | *                            | *       | *       |
| 30                             | Ан-225      | 600 000                 | 254 000                  | 41   | 16 | 35                      | 516 960                                     | *                            | *       | *       |
| МС 6-9,6А,13А - PCN 31/R/A/X/T |             |                         |                          |  |    |                         |   |                              |         |         |
| 1                              | В 737-200   | 58 332                  | 29 121                   | 34   | 14 | 31                      | 55 411                                      | *                            | *       | *       |
| 2                              | В 737-300   | 61 462                  | 32 885                   | 37   | 18 | 31                      | 53 942                                      | *                            | *       | *       |
| 3                              | В 737-400   | 63 049                  | 32 659                   | 40   | 18 | 31                      | 51 998                                      | *                            | *       | 59 799  |
| 4                              | В 737-500   | 60 781                  | 32 659                   | 37   | 18 | 31                      | 53 380                                      | *                            | *       | *       |
| 5                              | В 737-600   | 66 224                  | 36 378                   | 37   | 18 | 31                      | 58 370                                      | *                            | *       | *       |
| 6                              | В 737-700   | 70 307                  | 37 648                   | 41   | 20 | 31                      | 56 310                                      | *                            | 68 752  | 65 093  |
| 7                              | В 737-800   | 79 243                  | 41 413                   | 49   | 23 | 31                      | 54 508                                      | 70 028                       | 66 148  | 62 724  |
| 8                              | В 747-200F  | 379 203                 | 156 625                  | 48   | 16 | 31                      | 267 914                                     | 342 107                      | 323 559 | 307 192 |
| 9                              | В 747-300   | 379 203                 | 174 860                  | 47   | 18 | 31                      | 273 508                                     | 348 669                      | 329 879 | 313 299 |
| 10                             | В 747-400   | 395 986                 | 176 901                  | 53   | 19 | 31                      | 260 669                                     | 329 401                      | 312 218 | 297 057 |
| 11                             | В 747-8     | 443 613                 | 191 053                  | 64   | 22 | 31                      | 251 186                                     | 315 329                      | 299 293 | 285 144 |
| 12                             | В 757-300   | 124 058                 | 64 592                   | 36   | 15 | 31                      | 112 731                                     | *                            | *       | *       |
| 13                             | В 767-200ER | 179 623                 | 82 327                   | 44   | 17 | 31                      | 136 380                                     | 174 818                      | 165 209 | 156 730 |
| 14                             | В 767-300   | 163 747                 | 86 183                   | 40   | 18 | 31                      | 135 542                                     | *                            | *       | 155 451 |
| 15                             | В 767-300ER | 187 334                 | 89 811                   | 48   | 19 | 31                      | 133 528                                     | 169 399                      | 160 431 | 152 518 |
| 16                             | В 777-200   | 252 651                 | 135 171                  | 40   | 21 | 31                      | 203 186                                     | *                            | *       | 238 102 |

| №<br>пп                   | Тип ВС           | Масса, кг               |                          | АСН при<br>категории<br>основания, код<br>"А"<br>соответствующее |    | РСН<br>покрытия | Ограничение массы, кг               |                              |         |         |
|---------------------------|------------------|-------------------------|--------------------------|--|----|-----------------|-------------------------------------|------------------------------|---------|---------|
|                           |                  |                         |                          |  |    |                 | без<br>ограничения<br>интенсивности | с ограничением интенсивности |         |         |
|                           |                  | (среднесуточная за год) |                          |  |    |                 |                                     |                              |         |         |
|                           |                  | 1<br>самолето-<br>вылет | 2<br>самолето-<br>вылета | 10<br>самолето-<br>вылетов                                       |    |                 |                                     |                              |         |         |
| 1                         | 2                | 3                       | 4                        | 5  | 6  | 7               | 8                                   | 9                            | 10      | 11      |
| 17                        | B 787-8          | 228 384                 | 136 078                  | 61   | 32 | 31              | 136 078                             | 170 030                      | 161 542 | 154 052 |
| 18                        | MD-11            | 282 600                 | 131 000                  | 56   | 23 | 31              | 172 345                             | 221 347                      | 209 097 | 198 288 |
| 19                        | A 300-<br>B2     | 142 900                 | 87 851                   | 37   | 20 | 31              | 126 709                             | *                            | *       | *       |
| 20                        | A 300-<br>600 B4 | 165 900                 | 91 759                   | 46   | 20 | 31              | 125 978                             | 156 395                      | 148 791 | 142 081 |
| 21                        | A 310-<br>300    | 157 900                 | 83 000                   | 45   | 20 | 31              | 118 952                             | 150 909                      | 142 920 | 135 871 |
| 22                        | A 320-<br>100    | 68 400                  | 41 244                   | 39   | 22 | 31              | 57 218                              | *                            | *       | 66 239  |
| 23                        | A 320-<br>200    | 73 900                  | 41 345                   | 44   | 22 | 31              | 56 143                              | 71 927                       | 67 981  | 64 499  |
| 24                        | A 330-<br>200    | 210 900                 | 117 041                  | 47   | 26 | 31              | 143 858                             | 191 532                      | 179 614 | 169 097 |
| 25                        | A 330-<br>200    | 233 900                 | 117 041                  | 53   | 26 | 31              | 143 010                             | 189 176                      | 177 635 | 167 451 |
| 26                        | A 330-<br>300    | 212 900                 | 120 132                  | 40   | 27 | 31              | 155 812                             | *                            | *       | 196 109 |
| 27                        | A 330-<br>300    | 215 900                 | 120 132                  | 48   | 27 | 31              | 142 934                             | 191 578                      | 179 417 | 168 687 |
| 28                        | A 330-<br>300    | 230 900                 | 120 132                  | 53   | 27 | 31              | 141 434                             | 186 877                      | 175 516 | 165 492 |
| 29                        | A 330-<br>300    | 233 900                 | 120 132                  | 55   | 28 | 31              | 136 987                             | 181 932                      | 170 696 | 160 781 |
| 30                        | Ан-124           | 398 000                 | 180 000                  | 36   | 16 | 31              | 354 400                             | *                            | *       | *       |
| 31                        | Ан-225           | 600 000                 | 254 000                  | 41   | 16 | 31              | 475 440                             | *                            | 586 160 | 553 595 |
| 32                        | Ил 76<br>ТД      | 191 000                 | 87 200                   | 35   | 12 | 31              | 177 461                             | *                            | *       | *       |
| МС 10-12 - PCN 20/R/A/X/T |                  |                         |                          |  |    |                 |                                     |                              |         |         |
| 1                         | B 737-<br>200    | 58 332                  | 29 121                   | 34   | 14 | 20              | 37 884                              | 47 621                       | 45 187  | 43 039  |
| 2                         | B 737-<br>300    | 61 462                  | 32 885                   | 37   | 18 | 20              | 35 893                              | 45 920                       | 43 413  | 41 202  |

| №<br>пп                       | Тип ВС     | Масса, кг               |                          | АСН при<br>категории<br>основания, код<br>"А"<br>соответствую<br>щее |    | РСН<br>пок<br>рыт<br>ия | Ограничение массы, кг                       |                              |        |         |
|-------------------------------|------------|-------------------------|--------------------------|--|----|-------------------------|---|------------------------------|--------|---------|
|                               |            |                         |                          |  |    |                         | без<br>огранич<br>ения<br>интенси<br>вности | с ограничением интенсивности |        |         |
|                               |            | (среднесуточная за год) |                          |  |    |                         |   |                              |        |         |
|                               |            | 1<br>самолето<br>-вылет | 2<br>самолето<br>-вылета | 10<br>самолето<br>-вылетов   |    |                         |   |                              |        |         |
| 1                             | 2          | 3                       | 4                        | 5  | 6  | 7                       | 8   | 9                            | 10     | 11      |
| 3                             | B 737-400  | 63 049                  | 32 659                   | 40   | 18 | 20                      | 35 422                                      | 44 631                       | 42 329 | 40 297  |
| 4                             | B 737-500  | 60 781                  | 32 659                   | 37   | 18 | 20                      | 35 619                                      | 45 487                       | 43 020 | 40 843  |
| 5                             | B 737-600  | 66 224                  | 36 378                   | 37   | 18 | 20                      | 39 520                                      | 49 992                       | 47 374 | 45 064  |
| 6                             | B 737-700  | 70 307                  | 37 648                   | 41   | 20 | 20                      | 37 648                                      | 48 016                       | 45 424 | 43 137  |
| 7                             | B 737-800  | 79 243                  | 41 413                   | 49   | 23 | 20                      | -   | 46 748                       | 44 323 | 42 183  |
| 8                             | B 757-200  | 113 852                 | 60 328                   | 30   | 13 | 20                      | 82 367                                      | 103 357                      | 98 110 | 93 480  |
| 9                             | B 757-300  | 124 058                 | 64 592                   | 36   | 15 | 20                      | 78 751                                      | 97 629                       | 92 909 | 88 745  |
| 10                            | A 320-100  | 68 400                  | 41 244                   | 39   | 22 | 20                      | -   | 48 699                       | 46 036 | 43 687  |
| 11                            | A 320-200  | 73 900                  | 41 345                   | 44   | 22 | 20                      | -   | 48 251                       | 45 784 | 43 608  |
| 12                            | Fokker 100 | 44 680                  | 24 375                   | 28   | 13 | 20                      | 33 851                                      | 42 875                       | 40 619 | 38 628  |
| 13                            | ERJ 190LR  | 50 460                  | 29 500                   | 26   | 13 | 20                      | 40 786                                      | *                            | 48 848 | 46 477  |
| 14                            | ERJ 195    | 52 449                  | 28 970                   | 31   | 15 | 20                      | 36 307                                      | 46 090                       | 43 644 | 41 486  |
| 15                            | SSJ 100-95 | 46 000                  | 27 500                   | 27   | 14 | 20                      | 36 038                                      | 45 526                       | 43 154 | 41 061  |
| MC 14A - PCN 55/R/A/W/T       |            |                         |                          |  |    |                         |   |                              |        |         |
| 1                             | B 747-8    | 443 613                 | 191 053                  | 64   | 22 | 55                      | 389 493                                     | *                            | *      | *       |
| 2                             | B 787-8    | 228 384                 | 136 078                  | 61   | 32 | 55                      | 209 286                                     | *                            | *      | *       |
| 3                             | MD-11      | 282 600                 | 131 000                  | 56   | 23 | 55                      | 278 006                                     | *                            | *      | *       |
| MC 19-21,20A - PCN 52/R/A/W/T |            |                         |                          |  |    |                         |   |                              |        |         |
| 1                             | B 747-400  | 395 986                 | 176 901                  | 53   | 19 | 52                      | 389 542                                     | *                            | *      | *       |
| 2                             | B 747-8    | 443 613                 | 191 053                  | 64   | 22 | 52                      | 371 453                                     | *                            | *      | 426 634 |

| №<br>пп<br>.  | Тип ВС    | Масса, кг                |                           | АСН при<br>категории<br>основания, код<br>"А"<br>соответствующее |    | РСН<br>покрытия | Ограничение массы, кг            |                              |    |    |
|---|-----------|--------------------------|---------------------------|--|----|-----------------|----------------------------------|------------------------------|----|----|
|   |           |                          |                           |  |    |                 | без<br>огранич.<br>интенсивности | с ограничением интенсивности |    |    |
|   |           | (среднесуточная за год)  |                           |  |    |                 |                                  |                              |    |    |
|   |           | 1<br>самолето-<br>-вылет | 2<br>самолето-<br>-вылета | 10<br>самолето-<br>-вылетов                                      |    |                 |                                  |                              |    |    |
| 1   | 2         | 3                        | 4                         | 5  | 6  | 7               | 8                                | 9                            | 10 | 11 |
| 3   | B 787-8   | 228 384                  | 136 078                   | 61   | 32 | 52              | 199 737                          | *                            | *  | *  |
| 4   | MD-11     | 282 600                  | 131 000                   | 56   | 23 | 52              | 264 224                          | *                            | *  | *  |
| 5   | A 330-200 | 233 900                  | 117 041                   | 53   | 26 | 52              | 229 572                          | *                            | *  | *  |
| 6   | A 330-300 | 230 900                  | 120 132                   | 53   | 27 | 52              | 226 640                          | *                            | *  | *  |
| 7   | A 330-300 | 233 900                  | 120 132                   | 55   | 28 | 52              | 221 259                          | *                            | *  | *  |
| * - означает, что допускается эксплуатация ВС с полной массой |           |                          |                           |  |    |                 |                                  |                              |    |    |

9. Руление в зимних условиях (перрон), в случае, если некоторые рулевые дорожки не оборудованы огнями осевой линии, и они могут быть не видны из-за снега.

При отсутствии видимости осевых линии маршрутов руления в зимних условиях из-за снега руление производится при сопровождении машины сопровождения «Follow me».

10. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться.

Согласно UAKK AD 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ. Имеется возможность удаления ВС, потерявших способность двигаться до 60 тонн, без разрушения шасси.

## UAKK AD 2.21 Эксплуатационные приемы снижения шума

NIL

## UAKK AD 2.22 Правила полетов

1. Правила полетов и движения на земле

При вылете пролет контрольных точек (пунктов, рубежей) производится на заданных высотах с соблюдением установленных ограничений по приборным скоростям полета, указанным в схемах вылета и захода на посадку по приборам.

Разрешается взлёт и посадка воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра не более установленной руководством по летной эксплуатации каждого типа воздушного судна. Окончательное решение о возможности производства взлета или посадки с попутной составляющей скорости ветра принимается командиром воздушного судна.

Разрешается взлёт ВС с курсом обратным рабочему направлению ВПП при отсутствии в CTR и TMA заходящих на посадку ВС и по согласованию с РП.

Разрешается выполнять взлёт не от начала ВПП, если располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют потребным (по расчёту экипажа) для фактической взлётной массы и условий взлёта.

Для взлета или посадки командир вертолета по согласованию с органом ОВД использует любую часть взлетно-посадочной полосы или любую другую часть летного поля, как предусмотрено инструкцией по производству полетов на аэродроме (аэронавигационным паспортом аэродрома).

Взлет с разбегом и посадка с пробегом, взлет и посадка вертолетов по ППП (СПВП ночью) выполняются только с(на) ВПП.

Предусматривается взлёт и посадку вертолётов по вертолётному производству с (на) ИВПП, а так же с (на) стоянку ЦЗТ в/ч 50185 и на РД-А, РД-В, МС-20, РД-4 с соблюдением установленных интервалов между взлетающими и заходящими на посадку ВС и расстояний до препятствий. Ответственность за производство взлета (посадки) с (на) РД-А, РД-В, МС-20, РД-4, стоянку ЦЗТ в/ч 50185 и соблюдение установленных расстояний до препятствий возлагается на командира ВС.

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением или буксировкой спецмашинами. Руление и буксировка строго по осевым линиям РД.

Руление (буксировка) производится по указанию диспетчера «ВЫШКА». Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий горизонтальной видимости.

Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной Руководством по летной эксплуатации данного ВС.

За назначение маршрута руления отвечает диспетчер службы ОВД, за соблюдение правил руления несет ответственность командир воздушного судна, а за безопасность руления – лицо, руководящее рулением на порученном участке.

Руление на вертолетах осуществляется с учетом ограничений по ветру, согласно РЛЭ, при постоянной видимости впереди расположенных ориентиров.

При отсутствии возможности руления или буксировки (неудовлетворительное состояние грунта или конструкция вертолета не позволяет производить руление) разрешается перемещение вертолета по воздуху при строгом соблюдении требований соответствующих пунктов Правил производства полётов в ГА РК. Руление по воздуху вертолетов с ползковым шасси от места стоянки к месту взлета и обратно, выполняется по разметке по назначенному диспетчером ДП «Вышка» маршруту с соблюдением установленных расстояний до препятствий под ответственность командира вертолета.

## **2. Процедуры, осуществляемые в условиях ограниченной видимости.**

Операции в условиях ограниченной видимости (LVP) применяются при RVR менее 550 метров, когда вся площадь маневрирования или ее часть визуально не контролируется с ДПВ и отменяются при RVR 550 метров и более.

Процедуры в условиях ограниченной видимости иницируются РП, а при его отсутствии – диспетчером ДПВ.

В условиях ограниченной видимости, которые не позволяют диспетчеру ДПВ осуществлять визуальный контроль за движениями воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования, применяется следующий порядок:

- разрешение на занятие РД выдается только при наличии доклада от другого воздушного судна или транспортного средства об её освобождении.

Контроль за наличием препятствий на ВПП и в зонах РМС производится по докладам экипажей воздушных судов или докладам специалиста аэродромной службы. Доклад об освобождении ВПП в условиях ограниченной видимости производится на РД только после освобождения критической зоны РМС, обозначенной световыми указателями.

Руление на перрон после освобождения ВПП осуществляется за машиной сопровождения. Заруливание воздушного судна на стоянку осуществляется по указанию встречающего.

Воздушные суда, выруливающие на взлет, лидируются машиной сопровождения от мест стоянок до предварительного старта. На предварительном старте воздушные суда должны останавливаться перед указателем, обозначающим критическую зону РМС.

Для экипажей ВС начало действий процедур LVP сообщается диспетчером ДПВ фразой: «Действуют

процедуры в условиях ограниченной видимости (Low Visibility Procedures in progress)».

Диспетчер ДПВ информирует экипаж ВС обо всех изменениях эксплуатационного состояния радио и светотехнического оборудования.

### 3. Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерской зоны аэродрома (CTR)

Все полеты по ПВП в границах диспетчерской зоны (за исключением ATZ “Балапан”) выполняются на абсолютной высоте не менее 3000 футов, если диспетчером ДП «Вышка» не предписано иное.

В секторе от 080° до 256°:

- от удаления 0 до удаления 7 миль полеты по ПВП выполняются на абсолютной высоте не менее 3000 футов;
- от удаления 7 миль до границы CTR полеты по ПВП выполняются на абсолютной высоте не менее 4000 футов.

Абсолютные высоты полетов назначаются диспетчером ДП «Вышка» без учета искусственных препятствий. Обход искусственных препятствий ЭВС осуществляется самостоятельно.

В границах диспетчерской зоны исключать полеты над населенными пунктами.

Для полетов по ПВП на аэродроме установлен круг полетов (левый/правый), на абсолютной высоте 3000 футов. Используемый круг полетов определяет и сообщает экипажу ВС диспетчер ДП «Вышка». Вход в круг полетов, пересечение створа ИВПП производится только с разрешения диспетчера ДП «Вышка».

При выполнении авиационных работ в диспетчерской зоне на истинных высотах, экипаж ВС предварительно согласовывает у органа ОВД район полетов и диапазон высот.

ATZ “Балапан” предназначена только для выполнения учебно-тренировочных полетов ВС ТОО «АВИАЦИОННЫЙ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ ЦЕНТР». При выполнении учебно-тренировочных полетов в ATZ “Балапан” полеты других ВС выполняются в обход зоны ATZ “Балапан”.

При входе в диспетчерскую зону (CTR) из неконтролируемого воздушного пространства экипажу ВС необходимо за 5 минут до расчетного времени входа в контролируемое воздушное пространство получить диспетчерское разрешение.

Вход/выход ВС категории А и вертолетов, выполняющих полет по ПВП, в/из диспетчерской зоны (CTR) осуществляется по кратчайшему расстоянию через соответствующую точку.

Если воздушная обстановка требует выполнить процедуру ожидания, диспетчер ДП «Вышка» дает команду экипажу ВС следовать на одну из точек ожидания.

| № п.п. | Наименование точки (привязка к визуальным ориентирам)  | Географические координаты | Радиал (маг.) и удаление от РНС (КТА)           | Примечание |
|--------|--|---------------------------|---|------------|
| 1      | БОТАКАРА<br>(южная окраина н.п. Ботакара)  | N500207<br>E0734441       | 026° 25.4 nm KRG DVOR/DME<br>(027° 27.0 nm ARP) | вход/выход |
| 2      | MIKE   | N495156<br>E0735740       | 056° 25.2 nm KRG DVOR/DME<br>(056° 27.0 nm ARP) | вход/выход |
| 3      | LIMA   | N494526<br>E0740100       | 072° 25.4 nm KRG DVOR/DME<br>(070° 27.0 nm ARP) | вход/выход |
| 4      | BEREKESHI<br>(северная окраина н.п. Берекеши)  | N491604<br>E0733821       | 149° 27.2 nm KRG DVOR/DME<br>(145° 27.0 nm ARP) | вход/выход |
| 5      | KYZYLKOI<br>(северо-восточная окраина н.п. Кызылкой, визуальный ориентир автомобильная дорога-трасса М-36) | N491330<br>E0732458       | 168° 27.8 nm KRG DVOR/DME<br>(165° 27.0 nm ARP) | вход/выход |

| № п.п. | Наименование точки (привязка к визуальным ориентирам) | Географическ<br>е координаты | Радиал (маг.) и удаление от<br>РНС (КТА)        | Примечание |
|--------|---|------------------------------|---|------------|
| 6      | KOKSUN<br>(восточнее н.п. Коксун)                     | N493052<br>E0724114          | 241° 28.7 nm KRG DVOR/DME<br>(241° 27.0 nm ARP) | вход/выход |
| 7      | SHAHTINSK<br>(восточная окраина н.п. Шахтинск)        | N494211<br>E0723838          | 264° 28.5 nm KRG DVOR/DME<br>(266° 27.0 nm ARP) | вход/выход |
| 8      | TEMIRTAU<br>(западная окраина н.п. Темиртау)          | N500125<br>E0725409          | 309° 27.3 nm KRG DVOR/DME<br>(313° 27.0 nm ARP) | вход/выход |
| 9      | AKKUDUK<br>(северная окраина н.п. Аккудук)            | N494734<br>E0734541          | 059° 16.4 nm KRG DVOR/DME<br>(058° 18.1 nm ARP) | вход/выход |
| 10     | ALPHA<br>(северная окраина н.п. Тогызкудук)           | N495345<br>E0733525          | 025° 15.1 nm KRG DVOR/DME<br>(028° 16.7 nm ARP) | ожидание   |
| 11     | BRAVO<br>(На траверзе NDB 5.0 nm)                     | N493652<br>E0732600          | 144° 5.0 nm KRG DVOR/DME<br>(123° 5.1 nm ARP)   | ожидание   |
| 12     | DELTA<br>(западнее н.п. Заречное)                     | N494004<br>E0730220          | 257° 13.1 nm KRG DVOR/DME<br>(260° 11.6 nm ARP) | ожидание   |

UAKK AD 2.23 Дополнительная информация

1. Утвержденные исключения, освобождения и ограничения сертификата годности аэродрома.

| Пункт нормативного документа | Требование нормативного документа | Описание отступления, освобождения и ограничения | Принятые меры и срок действия |
|------------------------------|-----------------------------------|--|-------------------------------|
| Nil                          | Nil                               | Nil  | Nil                           |

2. Орнитологическая обстановка в районе аэродрома.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Аэродром Караганда окружен сельскохозяйственными полями.

2.1 Сезонная миграция птиц (время)

**Период весенней миграции** - активность с конца марта по конец мая, наиболее активный пиковый перелет в апреле, но могут быть перемены при изменений климатической обстановки. Опасность представляют грачи, галки, голуби, коршуны, журавли, совы, утки, кулики и др. Активность птиц наблюдается в утренние часы с 00:30 до 03:00 (UTC) и в вечерние с 12:00 до 15:00 (UTC).

**Период осенней миграции** - активность с середины августа по конец октября, также в зависимости от климата и резкого изменения погодных условий.

Опасность представляют грачи, галки, голуби, коршуны, журавли, совы, утки, кулики и др.

Наиболее активные часы перелета с 23:00 до 03:00 (UTC), вечерние перемещения с 11:00 до 15:00 (UTC)

Интенсивность перелетов птиц увеличивается в период сельскохозяйственных работ и созревания злаковых и иных культур.

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

Весенний и осенний периоды характеризуются перемещениями мигрирующих птиц: перелеты грачей до 300-600 особей с 01:00 до 03:00 (UTC) с запада на восток и с 12:00 до 15:00 (UTC) с востока на запад на высоты 200-600 FT.

В **летний период** в утренние и вечерние часы наблюдается перелеты стаи хищных птиц от 1 до 5 особей на относительной высоте до 600 FT и сизоворонок на высоте до 33 FT. Круглый год

наблюдаются перелеты голубей, врановых на относительной высоте до 200 FT стаями по 15-25 особей и более.

## 2.2 Направление

Основные направления миграции весной - с юго-запада на северо-восток, осенью в обратном направлении. В осеннее время в районе аэродрома и на аэродроме скапливается большое количество черных ворон представляющих серьезную опасность для полетов с восхода и до захода солнца.

На территории летного поля основные перелеты происходят с СЗ на ЮВ и в обратном направлении.

## 2.3 Высота

Высота перелетов зависит от сезона и погодных условий. Различные виды птиц перемещаются на разных высотах.

Примерные высоты перелетов различных видов птиц, встречающихся на территории летного поля и приаэродромной территории:

- утки - от 295 до 9842 FT;
- жаворонки и различные кулики - от 131 до 4593 FT;
- хищные птицы - от 328 до 26246 FT;
- чайки - от 328 до 1640 FT;
- воробьи - от 16 до 49 FT;
- совы - от 16 до 98 FT;

## 2.4 Интенсивность миграции птиц

Миграция птиц происходит круглосуточно.

## 2.5 Суточная миграция птиц

### 2.5.1 Суточная миграция птиц (время)

От рассвета до наступления вечерних сумерек.

### 2.5.2 Направление

Перелеты по местности и к кормовым базам с пересечением курса взлета и посадки. С СЗ на ЮВ.

### 2.5.3 Высота

Перелеты на высоте от 32 до 492 FT. Массовые перелеты врановых на высотах 164 - 1640 FT.

## 2.6 Радиолокационный контроль за перемещением птиц.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц в районе аэродрома не предусмотрен.

## 2.7 Передача информации

Информация об орнитологической обстановке передается по каналу вещания АТИС на английском языке и на русском языке и при необходимости через диспетчера ОВД. В случае усложнения орнитологической обстановки в районе аэродрома возможно кратковременное включение в сводку АТИС дополнительной конкретизирующей информации об особенностях орнитологической обстановки

**UAKK AD 2.24 Относящиеся к аэродрому карты**

| Название  | Страница            |
|---|---------------------|
| Карта аэродрома - ИКАО  | UAKK AD 2.24.1-1    |
| Карта аэродромного наземного движения и размещения на стоянку ВС - ИКАО | UAKK AD 2.24.3-1    |
| Карта аэродромных препятствий – тип А – ВПП 05/23 - ИКАО                | UAKK AD 2.24.4-1    |
| Карта стандартного вылета по приборам (SID) ВПП 05 - ИКАО               | UAKK AD 2.24.7-1-1  |
| Карта стандартного вылета по приборам (SID) ВПП 23 - ИКАО               | UAKK AD 2.24.7-2-1  |
| Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) ВПП 05 - ИКАО            | UAKK AD 2.24.9-1-1  |
| Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) ВПП 23 - ИКАО            | UAKK AD 2.24.9-2-1  |
| Обзорная карта минимальных абсолютных высот УВД - ИКАО                  | UAKK AD 2.24.10-1   |
| Карта захода на посадку по приборам - ILS/DME ВПП 05 - ИКАО             | UAKK AD 2.24.11-1-1 |
| Карта захода на посадку по приборам - ILS/DME ВПП 23 - ИКАО             | UAKK AD 2.24.11-2-1 |
| Карта захода на посадку по приборам - LOC/DME ВПП 05 - ИКАО             | UAKK AD 2.24.11-3-1 |
| Карта захода на посадку по приборам - LOC/DME ВПП 23 - ИКАО             | UAKK AD 2.24.11-4-1 |
| Карта захода на посадку по приборам - VOR/DME - Y ВПП 05 - ИКАО         | UAKK AD 2.24.11-5-1 |
| Карта захода на посадку по приборам - VOR/DME - Y ВПП 23 - ИКАО         | UAKK AD 2.24.11-6-1 |
| Карта захода на посадку по приборам - VOR/DME - Z ВПП 05 - ИКАО         | UAKK AD 2.24.11-7-1 |
| Карта захода на посадку по приборам - VOR/DME - Z ВПП 23 - ИКАО         | UAKK AD 2.24.11-8-1 |
| Карта визуального захода на посадку - ИКАО                              | UAKK AD 2.24.12-1   |
| Карта вылета/прилета по ПВП   | UAKK AD 2.24.14-1   |