УТВЕРЖДАЮ
Директор Агентства
Гражданской авиации КР

_____ Джолдошев Н.Б.

"_____"_____IX_____2011 г.

Инструкция
по производству полётов в районе горного аэродрома КАЗАРМАН

2011г.

Раздел 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Аэродром Казарман относится к аэродрому класса «Д»(Нормы МАК), «3С»(Нормы ИКАО) и входит в аэропорт V класса. Допущен к эксплуатации в светлое время суток по установленным минимумам и предназначен для выполнения полётов ВС категории А и В . Имеет ВПП с искусственным покрытием (ИВПП). Является запасным для ВС категории А и В и вертолётов.

1.2 Аэродром принадлежит ОАО "Международный аэропорт Манас". Старшим должностным лицом аэродрома является начальник аэропорта. Обслуживание воздушного движения (ОВД), средств РТО и метеообеспечение осуществляет ГП "Кыргызаэронавигация". Старшим должностным лицом по ОВД является старший диспетчер КДП «Казарман»

Раздел 2. ОПИСАНИЕ АЭРОДРОМА

2.1. Горный аэродром Казарман расположен вдоль р. Нарын на северо-восточной окраине н.п.Казарман.

2.2. Геодезические координаты КТА: широта 41° 25^{1}с
долгота 74°02^{1}в

2.3. Абсолютная высота аэродрома (Наэр) +4190'
Абсолютная высота КТА (Нкта) +4180'

2.4. Номер часового пояса V.

2.5. Магнитное склонение (Δм) +4°28^1.

2.6. Лётное поле размером 2640 х 135м. Поверхность лётного поля ровная, грунт твёрдый, почва суглинистая, с травяным покровом.

2.7. ИВПП, РД и перрон с асфальтобетонным покрытием. ИВПП PCN 14/F/C/Y/T, РД PCN 14/F/C/Y/T, перрон PCN 14/F/C/Y/T. ИВПП – 11/29 размером 1840х35м. С обоих направлений имеются грунтовые КПТ длиной 400 и шириной 35м. Истинные азимуты ИВПП=109°28^1 (289°28^1), МКпос =105° и 285°, Нпор = +4170' и 4190' соответственно. Пороги совпадают с началом ИВПП.
ИВПП понижается с востока на запад с уклоном 0.3%.
Поперечных уклонов нет. Удаление исполнительного старта от начала ИВПП=50м.
Располагаемая дистанция от исполнительного старта с МКв=105° и 285° РДР=1790м, РДВ=1790м, РДПВ=2190м, РПД=1840м.
При размокании КПТ или несоответствии их требованиям НАС ГА-86 по ровности, прочности и плотности грунта РДПВ=РДР.

2.8. Запасная ВПП отсутствует.
Схема аэродрома показана в Приложении 1.

2.9. Вертолётные площадки, площадки для подцепки-отцепки грузов на внешней подвеске (ППО), загрузочные площадки (ЗП) отсутствуют.

2.10. Характеристика и расположение мест стоянок ВС, РД показана в Приложении 2.

2.11. Минимумы аэродрома для взлёта, посадки и по направлениям по ППП и ПВП с МКп=105° и 285° показаны в Приложениях 1, 3, 6, 7.

Раздел 3. РАЙОН АЭРОДРОМА

3.1. Район аэродрома Казарман расположен в границах: п.Кызыкбель 10971’ (41.33.5с 073.49.2в), н.п.Дюдомель (41.28.0с 074.20.0в), оз.Бешкель (41.23.0с 074.28.0в), п.Колдома 10046’ (41.13.0с 073.43.0в), п. Кызыкбель 10971’ (41.33.5с 073.49.2в) включительно. В вертикальной плоскости район распространяется до высоты FL170 от уровня соответствующего стандартному атмосферному давлению 1013,2 мбар. Схема района аэродрома показана в Приложении 3.

3.2. Район аэродрома занимает часть Нарынской долины по реке Нарын протяжённостью с запада на восток 40км, с севера на юг - 35км. Местность района аэродрома горная, на севере и северо-западе хр.Молдотау (г.Джангалачбигу) резко повышаются до высоты 13448’, на востоке г.Караларга высотой 9078’, на юго-востоке хребёт Акшийрак высотой 12779’, на юге хребёт Чаарташ высотой 10243’,

на юго- западе предгорья Ферганского хребта с перевалом Колдома высотой 10046’.

Через района аэродрома проходит улучшенная грунтовая дорога Нарын-Казарман-п.Колдома-Жалалабат, линия ЛЭП 4354’. Имеются высокогорные грунтовые дороги, тропы. Характерными ориентирами является река Нарын, которая течёт с востока на запад. В районе аэродрома расположены н.п.Казарман, Карачий.

3.3. В районе аэродрома имеются препятствия, превышение которых относительно уровня моря (Набс), уровня аэродрома (ΔНаэр), истинные азимуты (А) и расстояния (S) от КТА показаны в таблице 3.1.

Таблица 3.1.

№ п/п	Наименование препятствий	Набс (фт)	ΔНаэр (фт)	А (град)	S (км)	Наличие светоогражд.
1.	Г.Джангалачбигу	13448	9259	10	15	нет
2	Гора Караташ	5919	1791	21	4,5	нет
3	Гора Каламкур	7615	3455	78	22,7	«
4	Гора Караларга	9081	4921	84	28,0	«
5	Гора Тенши	7651	3491	91	23,3	«
6	Гора	12782	8622	106	31,8	«
7	Гора	12172	8012	111	25,7	«
8	Гора	9190	5030	120	20,7	«
9	Гора	8960	4800	132	17,5	«
10	Гора	7028	2867	178	14,5	«
11	Гора	7464	3304	230	25,2	«
12	Гора	6703	2543	259	21,9	«
13	Гора	12159	7999	309	23,6	«
14	Гора	10673	6512	342	12,8	«

3.4. В районе аэродрома установлена зона ожидания (ЗО) над ОПРС аэродрома, показана на схемах снижения и захода на посадку. Нижний безопасный эшелон зоны ожидания по ПВП FL80, по ППП FL180.

3.5. Для регулирования движения ВС в районе аэродрома установлено 4 воздушных коридора. Безопасность полётов в коридорах обеспечивается использованием установленных эшелонов при входе и выходе ВС из района аэродрома.

Препятствия в зоне взлёта и посадки относительно порога 11 показаны в табл 3.2.

Таблица 3.2.

№ п/п	Наименование препятствий	Набс (фт)	ΔНпор (фт)	А (град)	S (км)	Наличие светоогражд.
1	Отметка горы	5417	1247	111	12,1	нет
2	Отметка горы	5938	1768	116	14,6	«
3	Отметка горы	5715	1545	121	12,5	«
4	Отметка горы	5361	1191	128	7,5	«
5	Отметка горы	5299	1129	185	4,3	«
6	Отметка горы	5394	1224	250	12,8	«
7	Отметка горы	5121	951	284	11,2	«

Характеристика воздушных коридоров показана в таблице 3.3.

№ п/п	Контрольн. пункт	Марк.	Шир. (км)	МПУ (град)		S (км)	Нбез (фт)			
							ПВП		ППП без РЛК	
				Вход	Выход		Нрел	Нбез	Нрел	Нбез
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Дюдомель	—	2	253	73	27	7615	8600	13448	15420
2	оз.Бешкель	—	2	272	92	36	7267	8260	13448	15420
3	п.Колдома	—	2	46	226	32	10046	11030	13448	15420
4	п.Карабулак	—	8	161	341	34	6562	7550	13448	15420

Для взлёта и захода на посадку определена зона взлёта и посадки в границах: н.п.Карамурза, Аскалы, отм. г.5597’,г.т.41°20[1]с 74°12[1]в, н.п.Актай, отм. г.5121’, н.п. Карамурза. В вертикальной плоскости - 2[й] эшелон зоны ожидания FL90 включительно. В зоне взлёта и посадки уклонение ВС на высоте круга в секторе Ам=320°- 65° более 5км от КТА запрещается. Прямые ограничительные магнитные пеленги (МПС) при входе и выходе:

- по коридору № 1 70°- 75° над н.п. Дюдомель (27км);
- по коридору № 2 86°- 93° над оз.Бешкель (36км);
- по коридору № 3 223°- 227° над п.Колдома (32км);
- по коридору № 4 339°- 349° над н.п.Карабулак (34км).

3.6. Через район аэродрома проходит ВВЛ 1[й] категории: Ош - Ирису - Казарман - Балыкчи - Алматы шириной 8км. Эшелоны полётов FL180 - FL240.
2[й] категории: Жалалабат - Нарын шириной 2км. Полёты производятся на безопасных высотах ниже нижнего эшелона равных FL120. Маршрут полёта: Жалалабат - п.Колдома - Казарман - н.п. Дюдюмель- 8[е] Марта - Нарын.
В целях разводки ВС категории А и вертолётов, следующих пролётом, в районе аэродрома устанавливаются разводные маршруты при следовании на восток:
- пер.Колдома - н.п.Карачий - оз.Бешкель;
при следовании на запад:
- н.п.Дюдомель - КТА а/д Казарман - пер.Колдома.

3.7. Для вынужденной посадки ВС может быть использовано лётное поле и площадки подобранные КВС с воздуха.

3.8. Запасные аэродромы.
На случай невозможности посадки на а/д Казарман определены постоянно действующие аэродромы: Жалалабат, Нарын, Ош.

Уход ВС с а/д Казарман на запасные аэродромы выполняются по маршрутам:

- на а/д Жалалабат по ВВЛ I категории:
- Казарман – н.п.Ирису МПУ=224° расстояние 75км;
- н.п.Ирису - Жалалабат МПУ=254° расстояние 37км,

по ВВЛ II категории:

- Казарман - п.Колдома МПУ=226° расстояние 32км,
- п.Колдома - Жалалабат МПУ=235° расстояние 73км.

Аэродром имеет ИВПП размером 1800 х 35м и пригоден для посадки ВС категории

А и В и вертолётов всех типов в светлое время суток по регламенту работы с МКпос = 10°- 190°.

На а/д Нарын по ВВЛ I категории:

- Казарман - 8^{е} Марта МПУ=86° расстояние 121км;
- 8^{е} Марта - Нарын МПУ=88° расстояние 57км;

по ВВЛ II категории:

- Казарман - оз.Бешкель МПУ=92° расстояние 36км;
- оз.Бешкель - Бает МПУ=80° расстояние 33км;
- Бает - 8^{е} Марта МПУ=85° расстояние 45км;
- 8^{е} Марта - Нарын МПУ=88° расстояние 57км.

Аэродром имеет ИВПП размером 2145 х 40м и пригоден для посадки ВС категории

А и В и вертолётов всех типов в светлое время суток по регламенту работы с МКпос = 75°- 255°.

На а/д Ош по ВВЛ I категории:

- Казарман - Ирису МПУ=224° расстояние 75км;
- Ирису - Ош МПУ=227° расстояние 62км.

Аэродром имеет ИВПП размером 2160 х 50м и пригоден для посадки ВС категории

А, В, С, D и вертолётов всех типов по регламенту работы с МКпос = 122°- 302°.

Раздел 4. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЁТОВ

4.1. Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением. Руление производится по осевым линиям. Схема руления показана в приложении 2.

Руление производится по указанию диспетчера. Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости установленной РЛЭ ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несёт КВС, а за безопасность руления - лицо, руководящее рулением на порученном участке.

4.2. С аэродрома выполняются рейсовые полёты и полёты по выполнению авиационных работ. Расчёт максимального взлётного веса вертолёта Ми-8 производится согласно РЛЭ лично командиром вертолёта.

4.3. В районе аэродрома установлены:

- минимально безопасная высота (МБВ)=10600’;
- высота эшелона перехода (Нэ.пер) для стандартных условий равная FL80;
- высота перехода (Нпер) равная 6800’.

В зоне взлёта и посадки а/д Казарман установлено два прямоугольных маршрута.

Для ВС у которых скорость полёта по кругу 300к/ч и менее с МКп=105° круг полётов правый шириной 6км, высотой 6500’, начало 3го разворота Ам=248°, начало 4^{го}разворота на высоте 5840’ Ам=276°, выход из 4го разворота на высоте 5500’,УНГ=3°30^{1}, с МКп=285° круг полётов левый шириной 6км, высотой 6800’ ,начало 3го разворота при Ам=132°, начало 4го разворота на высоте 6800’ при Ам=113°, выход из 4го разворота на высоте 6200’, УНГ=3°30^{1}.

Для ВС у которых скорость полёта по кругу 160к/ч с МКп=105° круг полётов правый, с МКп=285° круг полётов левый шириной 2км, высотой 5840’, выход из 4го разворота на высоте 5200’.

4.4. Выход ВС из района аэродрома.

По ВВЛ II категории ВС на ОПРС а/д занимает высоту отхода FL80.

При следовании на оз.Бешкель безопасную высоту $H_{1013.2}$=8260’ занять над н.п.Карабулак (14км от КТА);

При следовании на п.Колдома безопасную высоту $H_{1013.2}$=11030’ занять на траверзе н.п.Чатбулак (15км от КТА). Приложение 4, 5.

Выход ВС по ППП ВВЛ I категории показан на схеме в Приложении 4, 5.

4.5. Для обеспечения возможности регулирования очерёдности захода на посадку используется схема снижения и захода на посадку (Приложение 6, 7). Переход с ППП на ПВП производится над ОПРС аэродрома Казарман на FL170 и заходит на посадку визуально согласно схеме приложения 6-7. В случае не выхода на ПВП, ВС уходит на запасной аэродром.

4.6. Заход на посадку и уход на 2^{й} круг по ПВП показан на схеме в Приложении 6, 7.

При аварийной ситуации на ВС после взлёта (при уходе на 2^{й} круг) и невозможности захода на посадку по установленной схеме, экипажем выполняется стандартный разворот и производится посадка на ВПП с обратным курсом.

4.7. Внеочередной захода на посадку, заход при потере радиосвязи, сброс грузов осуществляется по прямоугольному маршруту схемы захода на посадку.

4.8. Решение об уходе на 2^{й} круг принимает КВС.

В случае появления в воздушном пространстве или на ВПП препятствий, угрожающих безопасной посадке, уход на 2^{й} круг осуществляется с любой высоты.

Порядок ухода излагается в схемах захода на посадку.

4.9. Мероприятия по уменьшению шумов выполняются экипажами ВС согласно РЛЭ.

4.10. В случае невозможности выполнить посадку на а/д Казарман и запасных аэродромах, экипажу ВС разрешается произвести вынужденную посадку на площадку подобранную с воздуха.

4.11. Взлёт и посадка с попутным ветром с учётом Ксц разрешается согласно РЛЭ каждого типа ВС.

4.12. Тренировочные и контрольные полёты на а/д Казарман не производятся.

4.13. Полёты ВС для выполнения авиационных работ в районе аэродрома производятся по заявкам предприятий. Маршруты полётов уточняет диспетчер. Порядок взлёта и захода на посадку выполняется согласно схем.

4.14. Транзитные ВС, следующие по ВВЛ II категории Ош - Нарын, выполняют полёты на $H_{760\ без}$ согласно п. 3.8. настоящей ИПП.

4.15. Порядок выполнения полётов на вертолётах.

4.15.1. Запуск, прогрев и опробывание двигателей производится на стоянках с учётом скорости и направления ветра. Руление на ВПП и с неё выполняется по РД при постоянной видимости близко расположенных ориентиров.

4.15.2. Взлёт и посадка на ВПП производится по вертолётному в секторе 65°-320°.

Взлёт с разбегом и посадка с пробегом выполняются только в направлении осевой линии ВПП, при этом полёт после взлёта и перед посадкой производится по установленным схемам. Если ВПП покрыта рыхлым или свежевыпавшим снегом, то перед взлётом и посадкой она очищается.

4.15.3. Скорость и направление ветра при запуске, взлёте и посадке учитываются по нормам, установленным РЛЭ для каждого типа вертолёта.

4.15.4. Внеочередной заход на посадку производится по установленной схеме захода на посадку.

4.15.5. Полёт с грузом на внешней подвеске производится в соответствии с рекомендациями РЛЭ по маршрутам, установленным на период выполнения работ.

4.15.6. Взлёт и посадка с ВПП в условиях снежного или пыльного вихря производится в исключительных случаях и в соответствии с рекомендациями РЛЭ данного типа вертолёта.

Раздел 5. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

5.1. В районе аэродрома Казарман предоставляется полетно-информационное обслуживание воздушного движения диспетчером ОВД.
Свои функциональные обязанности диспетчер КДП ВВЛ выполняет согласно должностной инструкции и утверждённой технологии работы.

5.2. Зона ответственности, рубежи приёма и передачи управления.

5.2.1. Район аэродрома имеет зоны ответственности. КДП осуществляет ОВД при полётах в границах района аэродрома. Зона ответственности по руководству и контролю за движением ВС ограничена следующими рубежами приёма и передачи
ОВД:
- по коридору № 1 н.п.Дюдомель — расстояние 27км;
- по коридору № 2 оз.Бешкель — расстояние 36км;
- по коридору № 3 п.Колдома — расстояние 32км;
- по коридору № 4 н.п.Карабулак — расстояние 34км;
- по высоте - в границах района аэродрома от 0 до FL170 по Р=1013.2 мбар.

Координирование и согласование полётов проводится с Бишкекским РЦ ОВД и Ошским РЦ.

5.2.2. Размеры зон взлёта и посадки.
Для схем 2-го варианта (Vпр.кр.=<300к/ч) удаление границы зоны от начала ВПП по курсу захода на посадку (Sз.п.) 13км, боковое удаление от предпосадочной прямой (Sз.б.)12км. Для схем 3-го варианта (Vпр.кр.=200к/ч) Sз.п.-13км, Sз.б12км.

5.3. Порядок планирования и подачи заявок на полёты.
Планирование, согласование и обеспечение полетов ВС осуществляется диспетчером КДП ВВЛ Казарман на основании действующего расписания и поданных КВС планов (заявок) на полеты:
- полеты по заявкам, не утвержденным гражданским и военным секторами ГЦ ОВД КР, запрещаются;
- в случае крайней необходимости выполнения срочных заданий на полет, разрешается обеспечение ППЛ (заявки) подаваемых не позднее, чем за 2 часа до вылета;
- ППЛ (заявки), на полет, а также полеты по расписанию действительны в течении 20минут от запланированного времени вылета.
- Суточные вылеты без заявок разрешаются при оказании срочной помощи, при авариях и катастрофах, стихийных бедствиях. При этом в каждом отдельном случае вылеты также согласовывается с ГЦ ОВД КР, с РЦ ОВД Бишкек с сообщением времени вылета, наличии системы радиолокационного опознавания.

Все действия по планированию и обеспечению полетов производится в соответствии с требованиями ТС ГА.

5.4. Порядок обслуживания воздушным движением в районе аэродрома.

5.4.1. Обслуживание воздушного движения ВС, следующих по ППП, ПВП осуществляется диспетчером КДП ВВЛ на установленных рубежах приёма-передачи (п.5.2.1 настоящей ИПП) на согласованных эшелонах.
Свои функциональные обязанности каждый диспетчер выполняет согласно должностной инструкции и утверждённой технологии работы.

5.4.2. Контроль за движением ВС осуществляется с помощью автоматического радиопеленгатора (АРП) и докладам экипажей воздушных судов.

5.5. Временные интервалы взлёта, посадки, между взлётом и посадкой, а также временные интервалы при полёте в зоне взлёта и посадке.

Временные интервалы.

Взлёт, посадка				Между взлётом и посад.	Зона взлёта и посадки
Лёгкие ВС		Средние ВС			Без РЛК
За лёгк. ВС	За средн. ВС	За лёгк. ВС	За средн. ВС	Все кат. ВС	Все кат. ВС
1 мин	3 мин	1 мин	1 мин	45 сек	3 мин

5.6. Определение направления рабочего старта и порядок его изменения.
Диспетчер КДП ВВЛ анализируя ветровой режим, состояние ВПП, Ксц и направление потока ВС, определяет направление старта и при необходимости производит его изменение.
При изменении старта старший диспетчер обязан:
- дать указание диспетчеру КДП ВВЛ и заинтересованным службам о подготовке к смене старта и времени смены;
- получить доклад от служб ЭРТОС, АМСГ о готовности работы с новым стартом;
- изменить направление рабочего старта.

5.7. ВС, проходящие через район аэродрома транзитом, находятся на ОВД диспетчера КДП ВВЛ.
Время и условия пролёта РНТ а/д Казарман докладывается диспетчеру КДП ВВЛ а/д Казарман и Бишкекскому РЦ ОВД.

5.8. Приём, выпуск и обеспечение ВС, прибывающих вне плана или вышедших из расписания, осуществляется после согласования этих вопросов с РП (ст. диспетчером) Бишкекского РЦ ОВД.

5.9. Порядок обеспечения посадки ВС в аварийной ситуации.
Получив доклад об аварии на борту, диспетчер обязан:
- обеспечить ВС посадку вне очереди;
- сообщить в аварийно-спасательную команду;
- доложить начальнику аэропорта (ст. диспетчеру).

5.10. Порядок направления ВС на запасной аэродром.
В случае ухудшения погоды ниже минимума или занятости ВПП, диспетчер направляет ВС на запасной аэродром. При этом запасной аэродром выбирается с учётом остатка топлива на ВС и метеоусловий к моменту его посадки.
При направлении ВС на запасной аэродром диспетчер обязан:
- получить от диспетчера Бишкекского РЦ ОВД подтверждение о готовности запасных аэродромов к приёму, информацию о фактической и прогнозируемой погоде;
- запросить у экипажа ВС располагаемый остаток топлива и сообщить ему запасные аэродромы и их готовность к приёму, фактическую и прогнозируемую погоду на них и дать рекомендации по выбору запасного аэродрома;
- получить от командира ВС решение по выбору запасного аэродрома;
- сообщить экипажу ВС эшелон и маршрут следования к рубежу передачи управления смежному пункту ОВД;
- сообщить диспетчеру смежного сектора ОВД о порядке следования ВС на запасной аэродром, при выходе ВС на рубеж передачи управления, передать управление этим ВС диспетчеру ОВД смежного сектора.

Раздел 6. ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ВС И ОРГАНОВ ОВД В ОСОБЫХ СЛУЧАЯХ В ПОЛЁТЕ, А ТАКЖЕ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ СИГНАЛОВ «КОВЁР», «СТРЕЛА», «РЕЖИМ».

6.1. Опасные метеорологические явления.

6.1.1. При встрече с опасными метеоявлениями в полёте, экипаж ВС обязан:

- сообщить диспетчеру о характере метеорологического явления и о принимаемом решении;
- получить информацию о рекомендации диспетчера, принять решение о посадке на аэродроме Казарман или уходе на запасной аэродром;
- доложить диспетчеру о принятом решении и получить от него подтверждение.

6.1.2. Получив сообщение о наличии опасного метеорологические явления, диспетчер обязан:

- уточнить характер опасного метеорологические явления;
- сообщить экипажу ВС рекомендации о порядке маневрирования для его обхода;
- при невозможности посадки ВС на аэродроме Казарман, указать экипажу ВС маршрут полёта на запасной аэродром и обеспечить его уход.

6.2. Потеря ориентировки.

6.2.1. . При потере ориентировки в районе аэродрома, экипаж ВС обязан:

- включить сигнал бедствия и передать сигнал «Полюс»;
- доложить диспетчеру о потере ориентировки, остатке топлива и условиях полёта
- по согласованию с диспетчером занять эшелон (высоту) обеспечивающий устойчивую радиосвязь, хорошую радиолокационную или визуальную ориентировку;
- перейти на режим максимальной продолжительности полёта и применить наиболее эффективные в данных условиях средства и способы восстановления ориентировки, согласуя свои действия с диспетчером;
- восстановив ориентировку, доложить диспетчеру о своём местонахождении, запасе топлива и продолжить полёт согласно его указаниям.

6.2.2. Установив факт потери ориентировки, диспетчер обязан:

- дать экипажу ВС команду на включение сигнала бедствия и передачу сигнала «Полюс»;
- включить все необходимые имеющиеся наземные РТС;
- доложить по команде и сообщить радиотехническим постам других ведомств о потере ориентировки ВС, указав его тип и позывной, эшелон полёта и район вероятного местонахождения;
- запросить экипаж ВС об остатке топлива, высоте и курсе полёта;
- дать возможные рекомендации экипажу по её восстановлению;

после обнаружения ВС, уточнить остаток топлива, метеоусловия и вывести ВС на аэродром Казарман или ближайший запасной аэродром.

6.3. Потеря радиосвязи.

6.3.1. При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал бедствия;
- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя

- аварийную частоту 121,5 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами УВД;
- заход на посадку осуществлять по установленной для этого схеме захода на посадку;
- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме посадки, уйти на запасной аэродром. Полёт при этом выполнять в соответствии с требованиями, изложенными в АП КР.

6.3.2.При потере радиосвязи с экипажем ВС диспетчер обязан:

- с помощью РТС обнаружить ВС;
- определить характер потери связи (односторонняя или полная);
- оценить воздушную обстановку и предупредить другие экипажи ВС о полёте ВС без радиосвязи, при необходимости, ограничить радиообмен или ввести режим радиомолчания, использовать аварийную частоту и частоту ОПРС для передачи информации и указаний экипажу ВС, потерявшему радиосвязь;
- передать в Бишкекский РЦ ОВД тип и позывной ВС, заданный эшелон полёта, местонахождение ВС, курс следования и характер потери радиосвязи;
- осуществлять постоянный радиолокационный контроль за ВС и обеспечивать ему безопасный интервал с другими ВС;
- при потере радиосвязи после взлёта, обеспечить ВС безопасный полёт по схеме захода на посадку и выполнение посадки;
- при потере радиосвязи в наборе эшелона, сообщить диспетчеру Бишкекского РЦ ОВД о ВС, следующим без радиосвязи;
- при уходе ВС на второй круг или на запасной аэродром, освободить от ВС в направлении полёта и сообщить диспетчеру Бишкекского РЦ ОВД.

6.4. Отказ бортовых средств навигации и РСТО аэродрома.

6.4.1.При отказе бортовых средств навигации и РСТО аэродрома, экипаж ВС обязан:

- сообщить диспетчеру характер отказа, запас топлива и принимаемое решение;
- выдерживать заданный диспетчером эшелон (высоту) полёта;
- используя рекомендации диспетчера, выполнить посадку на аэродроме Казарман; - при невозможности выполнить посадку на аэродроме Казарман, по согласованию с диспетчером уйти на запасной аэродром.

6.4.2. При отказе бортовых средств навигации и РСТО, диспетчер обязан:

-уточнить у экипажа ВС характер отказа, запас топлива, принимаемое решение;
- проверить работу всех наземных РТС и, при необходимости, включить резервные и сообщить об этом экипажу ВС;
- оказывать помощь экипажу ВС при выполнении посадки;
- при уходе ВС на запасной аэродром, управлять им до получения подтверждения о принятии ВС на ОВД диспетчером смежного пункта ОВД.

6.5. Отказ двигателя (двигателей).

6.5.1. При отказе двигателя (двигателей) экипаж ВС обязан:

- действовать согласно РЛЭ и АП КР
- выполнить посадку на аэродроме Казарман или на одной из площадок, подобранной с воздуха, включив при этом сигнал бедствия и доложив диспетчеру о характере отказа и принятом решении.

6.5.2. При получении сигнала бедствия или сообщения экипажа ВС о характере отказа двигателя (двигателей), диспетчер обязан:

- обеспечить экипажу ВС выполнение внеочередного захода на посадку;
- оказывать помощь экипажу ВС при выполнении посадки;

- сообщить в аварийно-спасательную команду, ст. диспетчеру, начальнику аэропорта о характере происшествия и месте посадки.

6.6. Пожар на воздушном судне.

6.6.1. При возникновении пожара на ВС экипаж обязан:

- включить сигнал бедствия;
- доложить диспетчеру о характере происшествия;
- произвести экстренную посадку на аэродроме Казарман или на одной из площадок для вынужденной посадки.

6.6.2. При получении сообщения о пожаре на ВС, диспетчер обязан:

- обеспечить экипажу ВС экстренную посадку;
- оказать помощь экипажу ВС при выполнении экстренной посадки на аэродроме Казарман или на площадке для вынужденной посадки;
- сообщить в аварийно-спасательную команду, ст. диспетчеру, начальнику аэропорта о характере происшествия и месте посадки.

6.7. Обесточивание воздушного судна в полёте.

6.7.1. При обесточивании ВС в полёте, экипаж обязан:

- действовать согласно РЛЭ и АП КР.
- по возможности перейти на визуальный полёт и произвести посадку на ближайшем аэродроме..

6.8. Вынужденная посадка вне аэродрома.

6.8.1. При необходимости вынужденной посадки вне аэродрома, экипаж ВС обязан:

- включить сигнал бедствия и сообщить диспетчеру место, время предполагаемой посадки и причину;
- предупредить о вынужденной посадке пассажиров ВС;
- после посадки сообщить на ближайший аэродром или местным органам власти о месте, времени посадки и необходимой помощи.

6.8.2. При получении сообщения о вынужденной посадке, диспетчер обязан:

-оказать возможную помощь экипажу ВС в выполнении вынужденной посадки;
- доложить начальнику аэропорта, ст. диспетчеру о характере происшествия;
- сообщить в аварийно-спасательную команду о месте и времени вынужденной посадки.

6.9. Порядок действий органов ОВД и экипажей ВС при получении сигнала «Ковёр», «Стрела», «Режим».

6.9.1. При получении сигнала «Ковёр», диспетчер обязан:

- передать сигнал экипажам ВС, выполняющим полёты;
- прекратить выпуск ВС с аэродрома;
- передать экипажам ВС команду по проверке работы системы опознавания;
- дать распоряжение о возвращении ВС и указать аэродром посадки;
- обеспечить приём и посадку прилетающих ВС;
- сообщить ЦПДС о получении и исполнении сигнала экипажами ВС, а также данные о воздушной обстановке, полученные от них.

6.9.2. Экипаж ВС, получив сигнал «Ковёр», обязан:

- подтвердить получение сигнала, проверить включение системы опознавания и соответсвие установленного кода;
- усилить осмотрительность за воздушной обстановкой и выполнить полёт по маршруту указанному диспетчером, для посадки на заданном аэродроме.
- информировать диспетчера о своих действиях, воздушной обстановке и выполнять его указания;

6.9.3. При получении сигнала «Стрела» диспетчер даёт указание экипажам ВС о включении системы опознавания, а экипажи проверяют и подтверждают правильность её включения и работы.

6.9.4. При получении сигнала «Режим», диспетчер обязан:

- потребовать от экипажа ВС, нарушившего режим полёта, включить систему опознавания;
- вывести ВС на заданную трассу.

Экипаж, нарушивший режим полёта, выполняет все указания диспетчера.

Раздел 7. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЁТОВ

7.1. Аэронавигационной информацией, штурманскими расчетами экипажи обеспечиваются в базовом аэропорту.

Расчеты безопасных высот по ВВЛ и перевалам осуществляет дежурный штурман ГП КАН Бишкекского филиала, передавая штурманские расчетные данные радиограммой.

7.2. Метеорологическое обеспечение.

7.2.1. Аэропорт Казарман расположен в горах внутреннего Тянь-Шаня в расширенной части Тогуз-Тороусской котловины, ограниченной хребтами Молдонау, Акшийрак и Ферганского. Климат резко континентальный. Горный рельеф местности обуславливает орографическую и термическую болтанку в районе аэродрома, особенно в тёплое полугодие.Ветровой режим в районе аэродрома определяется орографией, которая обуславливает несколько усложнённую горно-долинную циркуляцию.В долине с уклоном на запад долинным восходящим ветром является западный, который совпадая с направлением общей циркуляции, достигает большой продолжительности. Особенного развития ветры западного и юго-западного направлений достигают в тёплое время года. Горные хребты, вызывая динамическое торможение потоков, препятствуют развитию больших скоростей ветра. Годовой и суточный ход ветра выражен слабо. Среднегодовая скорость ветра составляет 0.9 м/с.

Район аэродрома можно отнести к умеренно-грозовому району. Грозы наблюдаются с апреля по октябрь, в среднем за год до 36 дней с грозой, в суточном ходе максимум приходится с 12 до 17 часов.

Годовой ход повторяемости облачности характеризуется максимумом в феврале, минимумом в августе. В суточном ходе облачность увеличивается во вторую половину дня вследствии развития к этому времени облачности кучевых форм в восходящих потоках воздуха.

Среднегодовая температура + 6,2°С, средняя максимальная +13,0°С, абсолютный максимум температуры воздуха -+ 42°С отмечался в июле. Минимальная - 0,5°С, абсолютный минимум - 40°С отмечался в январе. Среднее количество осадков за год 320мм, среднегодовая относительная

Туманы образуются только в холодное время года с ноября по апрель месяц.

В основном радиационные, но также могут быть туманы испарения над рекой Нарын. В среднем до 25 дней за год.

Минимальное значение атмосферного давления на а/д по многолетним наблюдениям 635 мм рт. ст.

7.2.2.Метеорологическое обеспечение.

Метеорологическое обеспечение полетов в аэропорту «Казарман» осуществляет оперативная группа ОГ «Казарман», прогностическое обеспечение осуществляет АМЦ «Манас».Пункты наблюдений. Виды наблюдений, обеспечиваемые на каждом пункте**.** Основной пункт наблюдения (ОПН) расположен в здании КДП ВВЛ, где проводятся регулярные и специальные наблюдения за:

- направлением и скоростью ветра по прибору М-63М1, датчик которого установлен на СДП (КДП ВВЛ);
- высотой нижней границы облаков и видимостью по ориентирам видимости;
- возникновением, развитием и окончанием опасных явлений погоды.
- температурой и влажностью воздуха;
- давлением БРС-1, установленном на ОПН, давление измеряется и передается в мм.рт.ст.**(QFE).**

Регулярные наблюдения.

Регулярные наблюдения проводятся через 30 минут каждого часа во время полетов и через 1 час при отсутствии полетов.

Сообщения о результатах регулярных наблюдений выпускаются в виде регулярных сводок в кодовой форме METAR для распространения за пределы аэропорта, и открытым текстом для передачи на диспетчерский пункт ОВД.

Специальные сводки **– SPECI.**

Данные специальных наблюдений оформляются в виде специальных сводок **SPECI** и немедленно передаются диспетчеру КДП в тех случаях, когда имеющие место изменения отвечают следующим критериям:

➢ среднее направление у земли изменилось на 60 градусов или более по сравнению с направлением, указанном в последней сводке, причем средняя скорость до и/или после изменения составляет 5 м/с и более;

➢ средняя скорость приземного ветра изменилась на 5 м/с или более по сравнению со скоростью, указанной в последней сводке;

➢ отклонение от средней скорости приземного ветра /порывы/ увеличились на 5 м/с или более по сравнению со скоростью, указанной в последней сводке, причем средняя скорость до и/или после изменения составляет 8 м/с или более;

➢ изменения ветра превышают важные в эксплуатационном отношении значения, согласованные аэродромным метеорологическим органом и соответствующим органом ОВД:

Направление ветра (в градусах)	**Скорость ветра (метры в секунду)**
331 – 070 151 - 250 251 – 260	6
071 – 080 321 – 330	9
141 – 150	9
081 – 140	12
261 – 320	9

➢ видимость улучшается и достигает или превышает одно или несколько из следующих значений или видимость ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений:

- **2000 м**, **3000 м**, **5000 м**;

➢ в случае начала, прекращения или изменения интенсивности любого из следующих явлений погоды или их сочетаний:

- замерзающие (переохлажденные) осадки,
- умеренные (видимость 1 – 2 км) или сильные (видимость менее 1 км) осадки (в том числе ливневого типа),
- гроза с осадками,
- пыльная буря,
- песчаная буря,
- воронкообразное облако;

➢ в случае начала, прекращения любого из следующих явлений погоды или их сочетаний:

- замерзающий туман,
- пыльный, песчаный или снежный поземок,
- пыльная, песчаная или снежная низовая метель,
- гроза (без осадков),
- шквал;

➢ высота нижней границы нижнего слоя облаков, протяженностью **SCT, BKN** или **OVC** увеличивается и достигает или превышает одно или несколько из следующих значений или высота нижней границы нижнего слоя облаков протяженностью **SCT, BKN** или **OVC**

уменьшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: **1500 ф (450 м), 2300 ф (700 м), 3300 ф (1000 м), 10000 ф (3000 м), 11800 ф (3600 м);**

- количество облаков в слое ниже **3300 ф** (**1000 м)** изменяется:

- от **SKC**, **NSC**, **FEW**, **SCT** до **BKN** или **OVC**,
- от **BKN** или **OVC** до **SKC**, **FEW**, **NSC** или **SCT;**

- в случае образования или рассеивания кучево-дождевых облаков;

в случае открытия/закрытия гор, сопок, других высоких препятствий облаками или явлениями, ухудшающими видимость.

7.3. Орнитологическое обеспечение полётов.

7.3.1. Для района а/д характерно наличие высоких гор, ущелий. Места концентрации птиц вдоль р. Нарын в незначительном количестве. Местные перелётные птицы на кормление прилетают в утренние часы за час до восхода солнца и длятся 2-3 часа, вечером за 1-2 часа до наступления темноты. Хищные птицы не имеют определённых путей и пролетают одиночными видами на высотах от 600 до 2000м, в отдельных случаях и выше. Весенний перелёт птиц в марте-апреле,осенний в сентябре-ноябре в период: скворцы - с 06.00 до 12.00, утки - с 04.00 до10.00 часов. Вблизи ВПП отдельные стаи скворцов, воробьёв появляются в течение всего светлого времени суток.

7.3.2. Диспетчер ОВД осуществляет визуальный контроль за орнитологической обстановкой. Информирует экипажи об обнаружении птиц на пути движения ВС, анализирует данные о фактических и ожидаемых орнитологических условиях в районе аэродрома. Дает указание службам аэропорта произвести отпугивание птиц. При невозможности безопасного выполнения полётов ВС принимает решение о временном прекращении полётов или направляет ВС на запасной аэродром.

7.3.3. Службы аэропорта организуют эколого - орнитологическое обследование района аэродрома, проводят мероприятия по устранению условий, способствующих опасному скоплению птиц. При опасном скоплениии птиц принимают меры по отпугиванию птиц, частично производится их отстрел.

Производится сбор и определение отстрелянных и сбитых ВС остатков птиц.

7.3.4. Экипажи ВС, которые выполняют полёты в районе аэродрома, передают информацию диспетчеру ОВД об обнаружении маршрутов интенсивных перелётов и опасных скоплений птиц. А при столкновении с птицами или при попадании в двигатель ВС птиц оперативно оповещает диспетчера ОВД, а также при получении информации от диспетчера ОВД о возникновении на аэродроме или на подходах к нему опасной орнитологической обстановки, выполняет определённые маневры по уменьшению вероятности опасных столкновений с птицами.

7.3.5. Экипаж или тех. состав, обслуживающий ВС после полёта, при обнаружении следов столкновения с птицами и попадания в двигатель птиц, немедленно сообщает об этом соответствующим службам.

7.4.Обеспечение средствами связи и радиотехническими средствами.

7.4.1. На а/д имеются радиостанции особо высоких частот (ОВЧ), предназначенные для связи с экипажами ВС, а для взаимодействия с гражданским сектором Бишкекско- го РЦ используется канал авиационной фиксированной связи ВЧ диапазона.

7.4.2. Экипаж при потере радиосвязи обязан:

- использовать для установления связи с диспетчером другие ВС;
- прослушивать по всем имеющимся радиостанциям на рабочих частотах информацию и команды диспетчера.

7.4.3. На аэродроме имеется оборудование:

- ОПРС и автоматический радиопеленгатор (АРП-80), его расположение показано на схеме Приложения 9.

7.4.4. Электроснабжение аэродрома:

- электроснабжение а/п осуществляется от подстанции РП 110/35/10кВ «Жетиген»;
- в аэропорту установлены 2 трансформатора: ТМ-160кВа, 10/04кВ;
- от первого трансформатора, который расположен вблизи пассажирского терминала, электропитание получают;

1) пассажирский терминал, вспомогательные здания;
2) объекты: ОВД, РТО, и метеооборудования.

- от 2го трансформатора, который расположен вблизи ОПРС электропитание получает приводная станция ОПРС ПАР – 10С;
- объекты: ОВД, РТО, и метеооборудования резервируются 2мя дизель-генераторами, каждый из которых может обеспечить полную нагрузку объектов ОВД, РТО и метеооборудования..

7.5. Инженерно-авиационное обеспечение.

7.5.1. ВС, прилетающие в аэропорт, обслуживаются силами экипажа. Экипаж выполняет
осмотр ВС в объеме, установленном РЛЭ ВС данного типа.

7.5.2 Перонное обслуживание.

В аэропорту проводится обслуживание только по установке ВС на место стоянки (встреча-выпуск).

7.6. Аэродромное обеспечение.

7.6.1. Ответственное лицо по аэродромному обеспечению (начальник аэропорта) постоянно следит за техническим состоянием лётного поля и принимает меры для устранения обнаруженных недостатков и при необходимости выполняет ремонтные и другие работы по эксплутационному содержанию аэродрома и годности лётного поля к производству полётов.

Ответственное лицо по аэродрому при заступлении на дежурство осуществляет осмотр состояния искусственных покрытий и грунтовую часть лётного поля и постоянно следит в интервале определённого времени за техническим состоянием лётного поля и принимает меры по устранению обнаруженных недостатков, готовит лётное поле к полётам. При необходимости выполняет ремонтные работы, очистку покрытий от посторонних предметов, а также очистку покрытий от метеоосадков.

Определяет значение коэффициента сцепления (Ксц) покрытия на ИВПП.

В условиях ограниченной видимости осмотр лётного поля производится дополнительно по необходимости. Информацией по результатам осмотра, замера Ксц и о состоянии лётного поля уведомляется диспетчер ОВД, а также заносится в журнал состояния лётного поля а/д Казарман.

Ответственное лицо по аэродрому (начальник аэропорта) несёт ответственность за принятие решения годности аэродрома к производству полётов.

В целях обеспечения охранных мероприятий на аэродроме при производстве полётов по периметру ВПП выставляется патрульная группа работников аэропорта по предотвращению попадания посторонних лиц и животных на территорию лётного поля. Территория лётного поля аэродрома имеет частичное ограждение со стороны МС и перрона.

7.7. Медицинское обеспечение.

Медицинскую помощь пассажирам и всему обслуживающему персоналу оказывает скорая помощь по вызову. Специалисты предсменный медицинский осмотр проходят у старшего диспетчера.

7.8. Аварийное оповещение. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение.

7.8.1. Аварийное оповещение.

Задачей аварийного оповещения является обслуживание воздушного движения, предоставляемое диспетчером КДП ВВЛ с целью уведомления соответствующих служб и организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб и оказании таким организациям необходимого содействия в случаях:

- получения сигнала бедствия с борта ВС;
- если в установленное время экипаж не вышел на связь;
- если, по истечении 10 минут после расчетного времени воздушное судно не прибыло в пункт назначения и радиосвязь с ним отсутствует;
- если экипаж получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась;
- если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние воздушного судна или остаток топлива не гарантируют безопасного окончания полета;
- если при полете ВС по воздушным трассам, ВВЛ , установленном маршруте, при выполнении авиационных работ потеряна связь с экипажем ВС и его местонахождение в течении 20 минут установить не удалось;
- указания руководителя аэропорта или другого вышестоящего начальника.

7.8.2. Экипаж, терпящий бедствие, немедленно передает установленный единый для всей авиации Сигнал бедствия - по радиотелеграфу «СОС», по радиотелефону открытым текстом «Терплю бедствие» (при международных полетах «Мэйдэй»), сообщает характер происшествия, свое место и вид необходимой помощи, на рабочей частоте ОВД-133.0, находящейся в использовании во время бедствия, а также на международной аварийной частоте 121.5 МГц .

7.8.3. Диспетчер КДП ВВЛ, получивший сигнал бедствия или другую информацию о бедствии ВС, в зависимости от характера АП:

- определяет по имеющимся средствам местонахождение ВС.
- передает соответствующие указания всем экипажам ВС, находящимся в предполагаемом районе бедствия.
- оказывает экипажу помощь в соответствии со сложившейся обстановкой.
- ведет непрерывное прослушивание эфира на аварийной частоте 121, 5 МГц.

Докладывает:

- вспомогательному центру поиска и спасения, местным органам власти, взаимодействующим организациям (пожарная часть, органы внутренних дел, медучреждения), руководству ОАО «МАМ»;
- начальнику аэропорта и старшему диспетчеру.

Обьявляет членам АСК или наземной поисково-спасательной группы сигнал «Готовность» или «Тревога» с указанием:

а) места сбора;
б) типа и номера ВС, терпящего бедствие;
в) характера происшествия;
г) количества пассажиров на борту;
д) наличия, характера и степени опасности грузов.

7.8.4.Сигнал «Готовность» подаётся, когда до ожидаемой посадки ВС остается 30мин и более

Сигнал «Тревога» подаётся при внезапном АП, или когда до ожидаемой посадки ВС остается менее 30 минут.

7.9. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение.

7.9.1. Поисковые и аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе выполняются в соответствии:

- Воздушного Кодекса Кыргызской Республики;
- Правил полётов в ГА КР;
- Руководства по поиску и аварийно-спасательному обеспечению полётов в Кыргызской Республике от 01.07.2002г.
- Инструкции по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на территории аэродрома и в районе ответственности аэропорта;
- Стандартами и рекомендациями ИКАО. Приложение 12 «Поиск и спасение».

7.9.2. Аэродром находится в зоне ответственности ОАО МАМ, ГП «Кыргызаэронавигация». Район ответственности аэропорта по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полётов включает в себя территорию аэродрома с прилегающей местностью с радиусом 8км.

7.9.3. Поисково-спасательные работы проводятся в том случае, когда место АП неизвестно.

7.9.4. Общее руководство поисково-спасательными работами осуществляет Координационный центр поиска и спасения при получении сигнала бедствия или информации об АП от Вспомогательного центра поиска и спасения, или из других источников.

7.9.5. Для проведения поисково-спасательных работ по решению начальника КЦПС АПС КР организуется наземная поисково-спасательная группа из состава работников аэропорта и других государственных учреждений. Кроме того, для проведения поисково-спасательных работ в районе ответственности могут быть привлечены поисковые ВС.

7.9.6. Организация и непосредственное руководство поисково-спасательными работами в районе ответственности возлагается на руководителя наземной поисково-спасательной группы.

7.9.7. Руководитель наземной АСГ или АСК обязан подтвердить сведения о получении сигналов «Тревога» или «Готовность», и приступить к проведению поисковых или аварийно-спасательных работ.

7.9.8. Информация о ходе поисковых или аварийно-спасательных работ передаётся руководителями НПСГ или АСК по всем имеющимся каналам связи.

7.9.9. Аварийно-спасательные работы на территории аэродрома и в районе ответственности аэропорта выполняются в тех случаях, когда место АП известно. Руководителем аварийно-спасательных работ на аэродроме является начальник аэропорта или лицо, его заменяющее.

Аварийно-спасательные работы производятся аварийно-спасательной командой, состоящей из работников аэропорта. Аварийно спасательная команда укомплектована минимально необходимым аварийно-спасательным и противопожарным оборудованием. Исходя из обстановки, она может быть усилена силами и средствами, предоставляемыми местной администрацией.

В процессе аварийно-спасательных работ руководители НПСГ, АСК взаимодействуют с Вспомогательным центром поиска и спасения через диспетчера ОВД, информируют о ходе АСР руководство ОАО «МАМ» и ГП

«Кыргызаэронавигация» и координируют действия с местными органами власти.

Раздел 9. Лист регистрации изменений и дополнений к инструкции.

№ п/п	№ и дата издания поправки	Номера листов на которых произведены изменения	Дата и роспись исполнителя

Содержание

Стр.

1. Раздел 1. Общие положения ..... 2.

2. Раздел 2. Описание аэродрома ..... 2.

3. Раздел 3. Район аэродрома ..... 3.

4. Раздел 4. Выполнение полётов ..... 6.

5. Раздел 5. Управление полётами ..... 8.

6. Раздел 6. Действия экипажа ВС и органов УВД в особых случаях в полёте, ... 10.
а также при получении сигналов «Ковёр», «Стрела», «Режим».

7. Раздел 7. Обеспечение полётов ..... 14.

8. Раздел 8. Приложения ..... 17.

9. Раздел 9. Лист регистрации изменений и дополнений к инструкции ..... 27.

10. Лист согласований ..... 28.

Приложение 1

АЭРОПОРТ

КАЗАРМАН, КЫРГЫЗСТАН

КАЗАРМАН

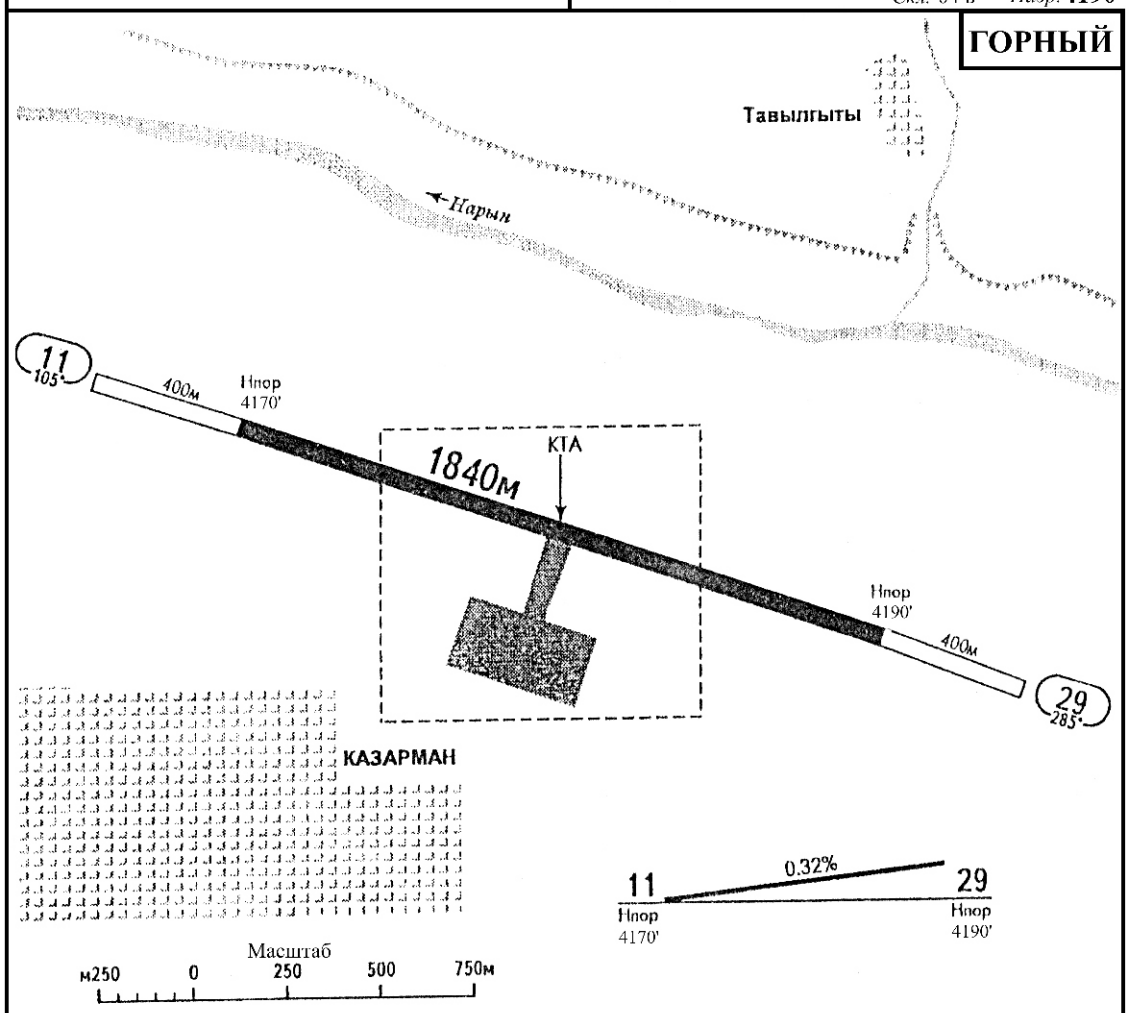
*** КАЗАРМАН 133.0**

UCFK

с41 25.0 в074 02.0

Скл. 04°в *Наэр.* **4190'**

ГОРНЫЙ



ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ВПП

ВПП		ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ УЧАСТКИ ПОСАДКА ЗА ПРЕДЕЛАМИ Порога	Глиссады	ВЗЛЁТ	ШИРИНА
11 29				❶ 1790м	35м

❶ Первые 50м для взлёта не используются

ВЗЛЁТ

Кат. ВС	ПВП	ВПП 11		ПВП	ВПП 29	
		день	ночь		день	ночь
A		1000м. X 5000м.			1000м. X 5000м.	
B		4050м. X 8000м.			4050м. X 8000м.	

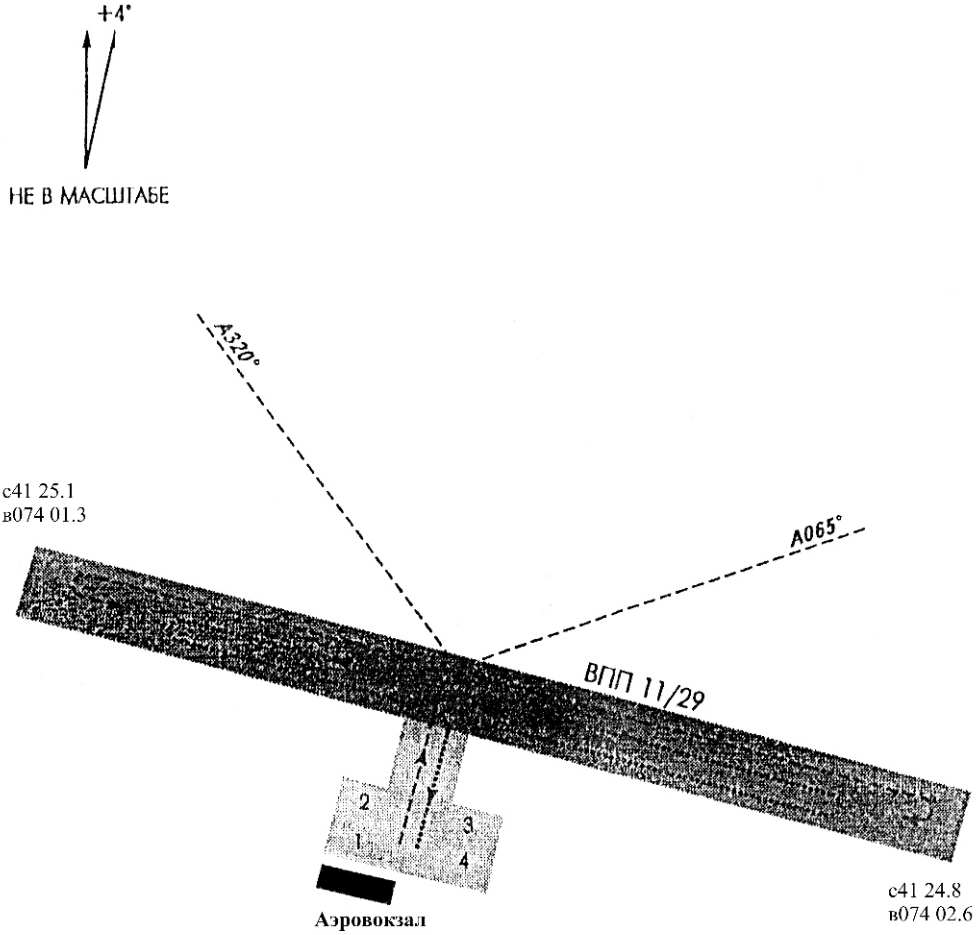
Приложение 2

АЭРОПОРТ

КАЗАРМАН, КЫРГЫЗСТАН

КАЗАРМАН

ГОРНЫЙ



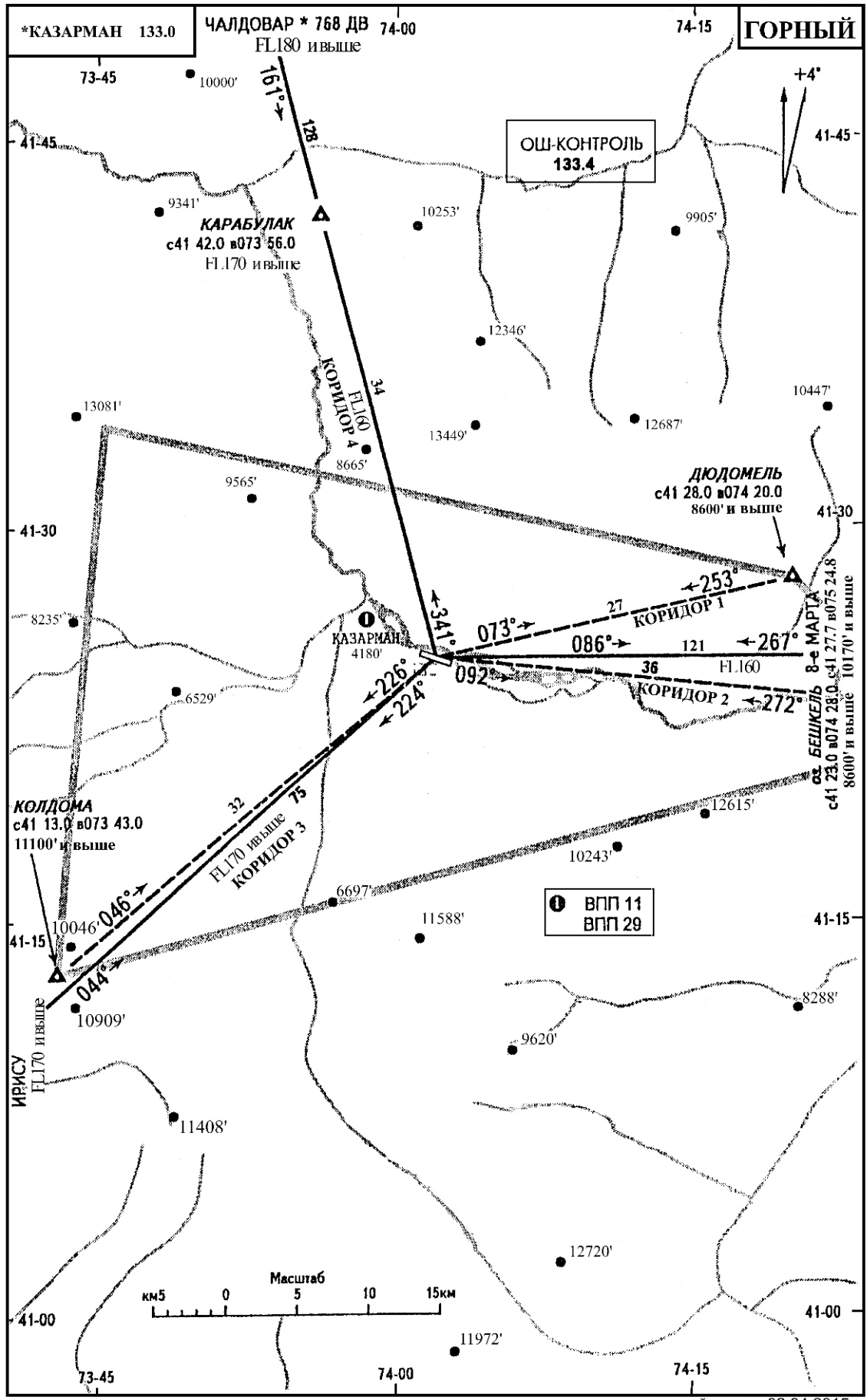
МС 1, 2 Ан-2
МС 3, 4 Як-46, Ан-26, Ан-28

Приложение 3

РАЙОН АЭРОДРОМА

КАЗАРМАН, КЫРГЫЗСТАН

КАЗАРМАН



Приложение 4

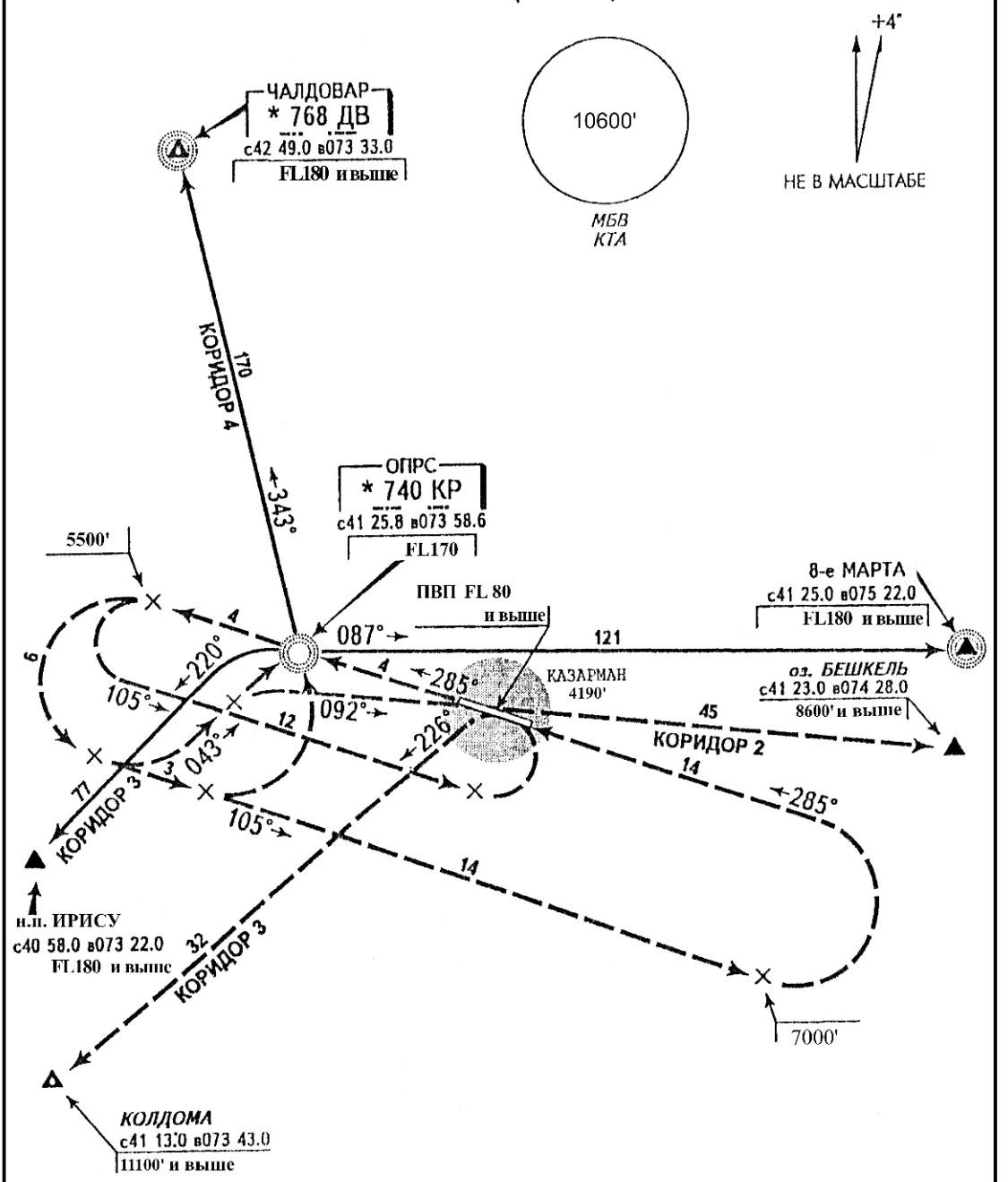
ВЫХОД

КАЗАРМАН, КЫРГЫЗСТАН
КАЗАРМАН

ГОРНЫЙ

Нэш. перех: FL 80
Нперех: 6800'

ПРОЦЕДУРЫ ВЫХОДА
(ВПП 29)



Ширина полосы учёта препятствий - 2км. от оси маршрута.

ввод в действие с 25.12.2012 г.

Приложение 5

ВЫХОД

КАЗАРМАН, КЫРГЫЗСТАН

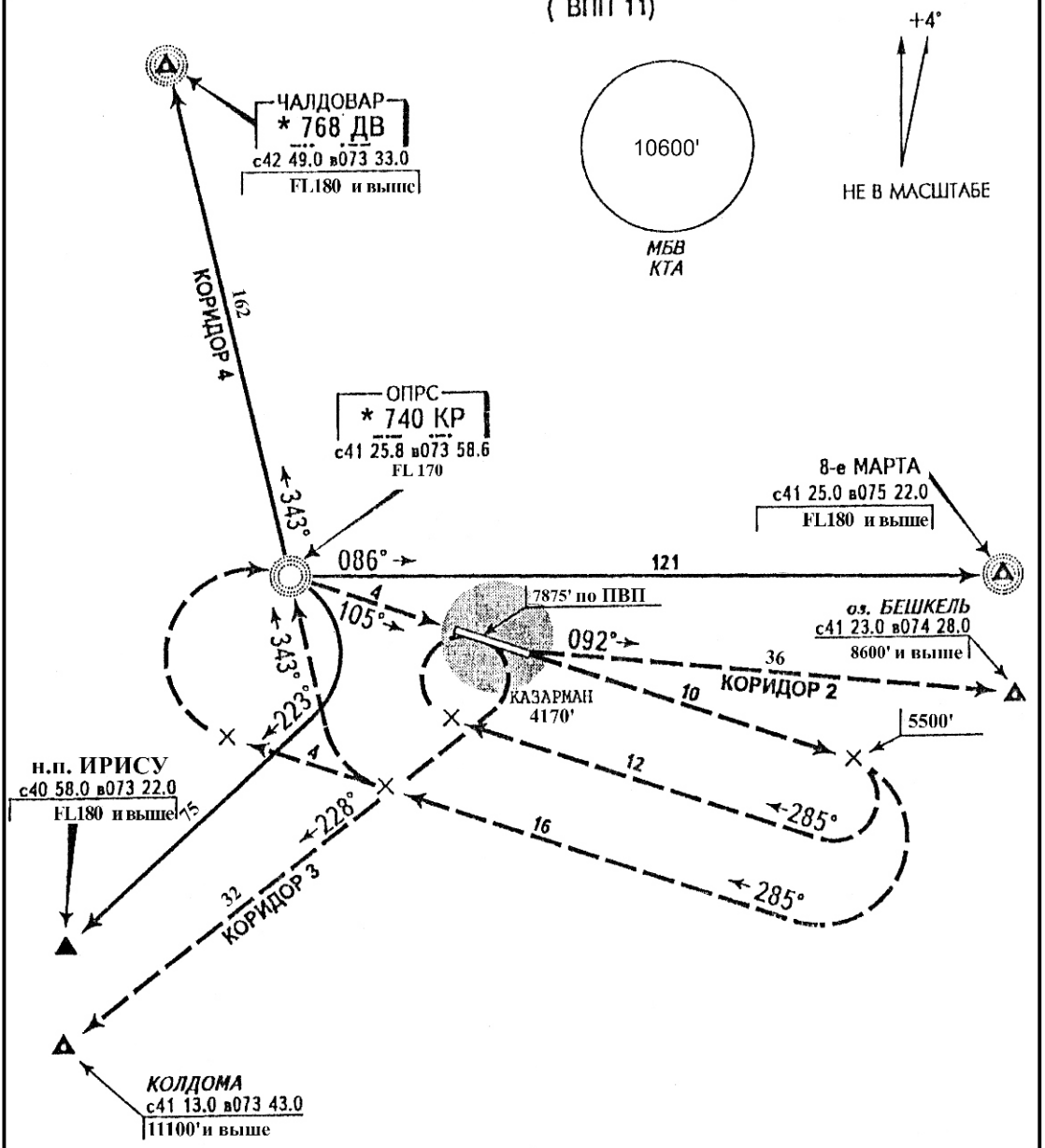
КАЗАРМАН

ГОРНЫЙ

Нэш. перех: FL 80
Нперех: 6800'

ПРОЦЕДУРЫ ВЫХОДА

(ВПП 11)



Ширина полосы учёта препятствий - 2км от оси маршрута.

Приложение 6

КАЗАРМАН, КЫРГЫЗСТАН

КАЗАРМАН

ВЗП ВПП11

ОПРС *740 КР

Наэр. **4190'**

***КАЗАРМАН 133.0**

Нэш. перех: FL 70
Нперех: 6800'

10600'

МБВ
КТА

ГОРНЫЙ

КАРАБУЛАК

FL170 и выше

ОПРС
*** 740 КР**
с41 25.8 в073 58.6

КОРИДОР 4 169°

FL 170
7000'

+4°

6562'

4922'

5500'

5200'

105°

5200'

242°

FL160

41-25

6500'

КОРИДОР 1

258°

267°

121

27

34

ДЮДОМЕЛЬ
8600' и выше

8-е МАРТА
FL170 и выше

9843'

195°

кат.А

кат.В

5800'

6800'

32

75

КОРИДОР 3

041°

038°

КОЛДОМА
FL170 и выше11100' и выше

н.п. ИРИСУ
FL170 и выше

41-20

285°

Ширина полосы учета препятствий - 2км от оси маршрута

73-55

74-00

74-05

На предпосадочной прямой возможны повышенная турбулентность воздуха и сдвиг ветра.

5500'

5200'

ОПРС

105°

ВПП 11 **4170'**

4.00

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор **5500', 4900', 6500', 5800'** на **МК 285°**, далее по схеме захода. **ПРАВЫЙ** разворот с набором

ПОСАДКА ВПП 11		
		$H_{м.с.}$ = **FL 170**
A	**3300' X 5000**	
B	**13300' X 8000**	

Приложение 7

КАЗАРМАН, КЫРГЫЗСТАН

КАЗАРМАН

ВЗП ВПП 29

ОПРС *740 КР

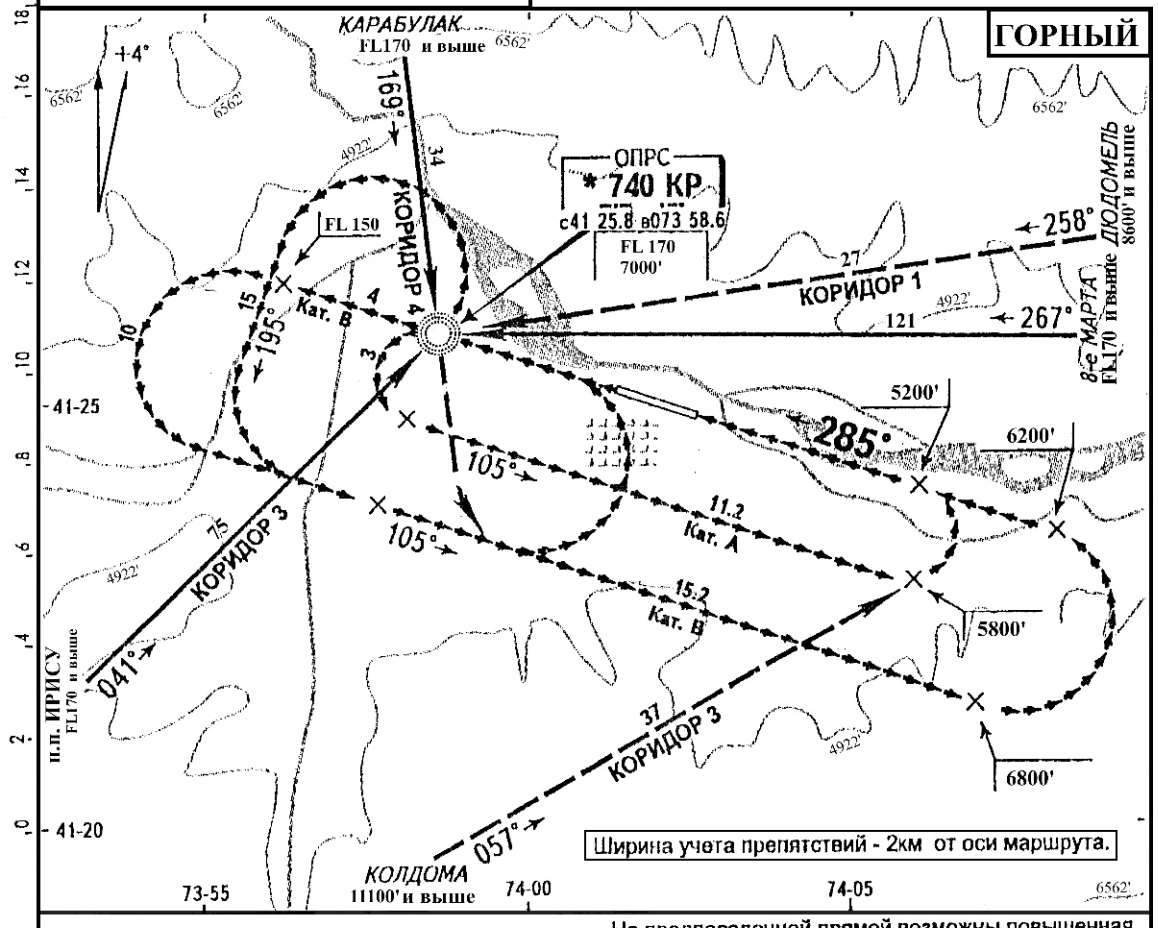
Наэр. **4890'**

***КАЗАРМАН 133.0**

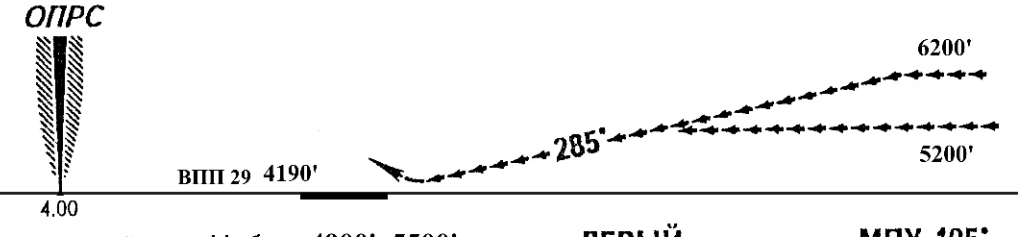
Нэш. перех: FL 80
Нперех: 6800'

10600'

МБВ
КТА



На предпосадочной прямой возможны повышенная турбулентность воздуха и сдвиг ветра.



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор **4900', 5500',** **ЛЕВЫЙ** разворот на **МПУ 105°** с набором **5800', 6800'** далее по схеме захода.

ПОСАДКА **ВПП 29**		
		$H_{м.с.}$ = FL 170
A	**3300' X 5000**	
B	**13300' X 8000**	

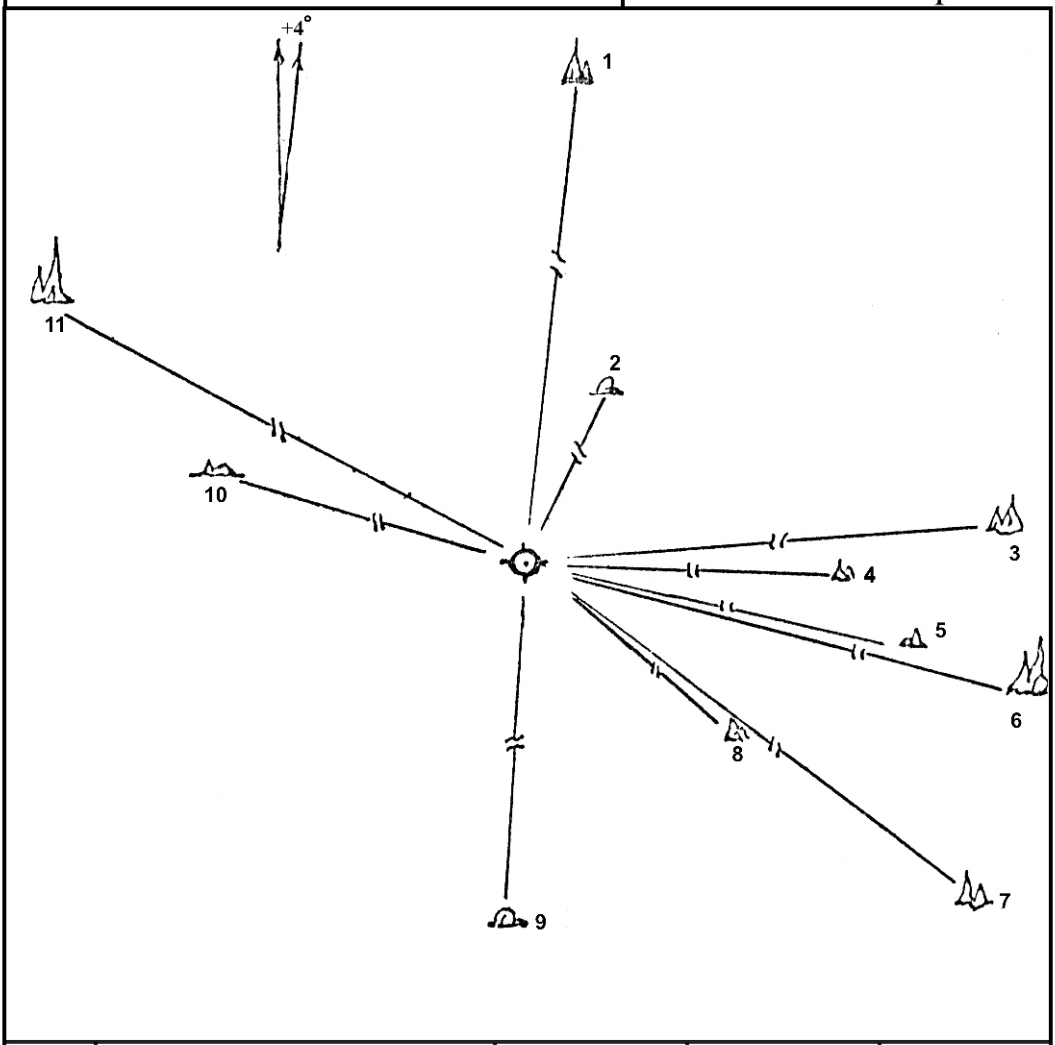
Приложение 8

КАЗАРМАН, КЫРГЫЗСТАН

КАЗАРМАН

Наэр 4190'

СХЕМА ОРИЕНТИРОВ ВИДИМОСТИ



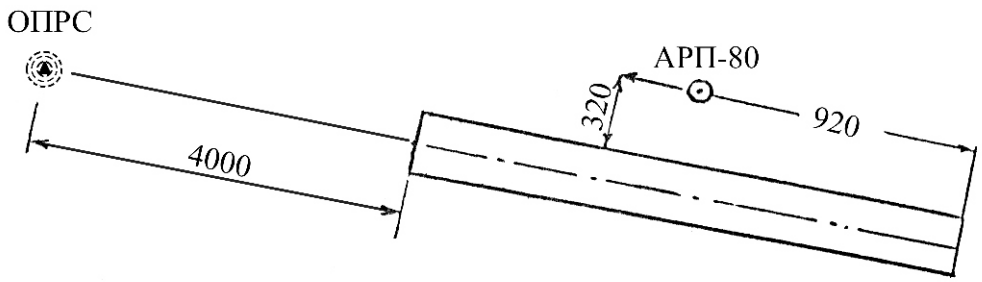
№ п.п	Наименование ориентиров	Д (м.)	Ам (гр.)	Набс (фт.)
1	ГОРА	15000	003	9272'
2	ГОРА	5000	018	1772'
3	ГОРА	28000	081	1618'
4	ГОРА	5000	085	348'
5	ГОРА	10000	085	821'
6	ГОРА	36000	097	9062'
7	ГОРА	21000	121	8767'
8	ГОРА	10000	123	1447'
9	ГОРА	5000	182	1119'
10	ГОРА	11000	280	942'
11	ГОРА	37500	293	10096'
12				

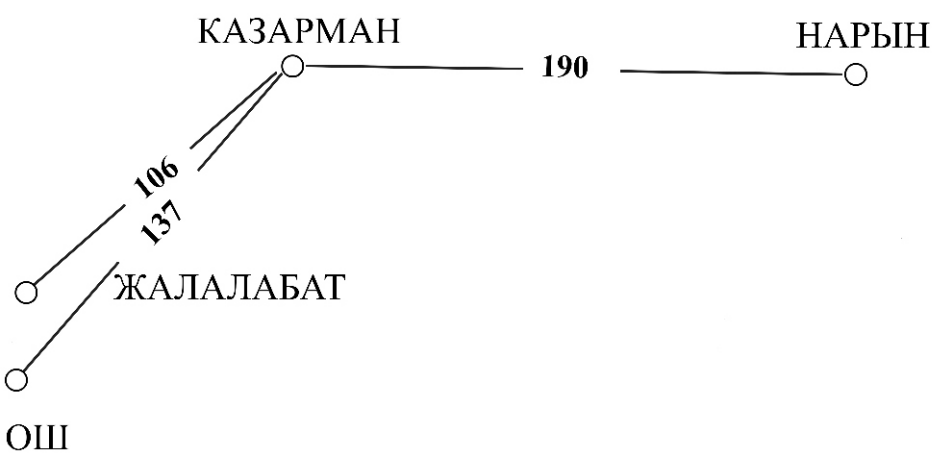
Приложение 9

КАЗАРМАН, КЫРГЫЗСТАН

РАДИОТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА
РАСПОЛОЖЕНИЕ ЗАПАСНЫХ АЭРОДРОМОВ

КАЗАРМАН





ввод в действие с 25.12.2012 г.