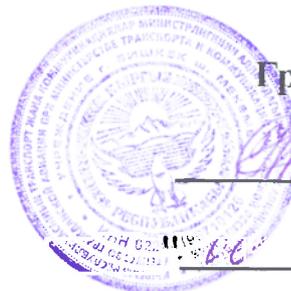


УТВЕРЖДАЮ
Директор Агентства
Гражданской авиации КР



Н.Б. Джалдошев
_____ **Джалдошев Н.Б.**

12 " *12* _____ **2011 г.**

Инструкция
по производству полётов в районе
горного аэродрома КАРАВАН

2011г.

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	5.
5.	Раздел 5. Обслуживание воздушного движения	8.
6.	Раздел 6. Действия экипажа ВС и органов ОВД в особых случаях в полёте, а также при получении сигналов «Ковёр», «Стрела», «Режим».	10
7.	Раздел 7. Обеспечение полётов	13.
8.	Раздел 8. Лист регистрации изменений и дополнений к инструкции	17.
9.	Приложения	20.

Раздел 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1. Горный аэродром Караван относится к аэродрому класса «Д»(Нормы МАК), «ЗС»(Нормы ИКАО) и входит в аэропорт V класса. Имеет одну ВПП с искусственным покрытием (ИВПП). Допущен к эксплуатации в светлое время суток по установленным минимумам и предназначен для выполнения полётов ВС категории А и В. Является запасным для ВС категории А и В.
- 1.2. Аэродром Караван принадлежит ОАО «Международный аэропорт Манас». На аэродроме базирующихся лётных подразделений нет. Старшим должностным лицом аэродрома является начальник аэропорта. Обслуживание воздушного движения (ОВД), средств РТО и метеообеспечение осуществляет ОФ ГП «Кыргызаэронавигация».

Раздел 2. ОПИСАНИЕ АЭРОДРОМА

- 2.1. Аэродром Караван расположен в 1500м юго - западнее населенного пункта Караван.
- 2.2. Геодезические координаты КТА: широта $41^{\circ}29.2'$ с,
долгота $071^{\circ}44.6'$ в
- 2.3. Абсолютная высота аэродрома (Наэр) + 4200'.
Абсолютная высота КТА (Нкта) +4200'.
- 2.4. Магнитное склонение (Дм) + $4^{\circ}20'$
- 2.5. Номер часового пояса V.
- 2.6. Летное поле размером 2540 x 135 м. Поверхность поля ровная, грунт твёрдый, суглинистый, с умеренной растительностью, в осенне-зимний и весенний периоды размокает.
- 2.7. ВПП, РД и перрон с асфальто-бетонным покрытием толщиной 9см позволяет взлёт, посадку и руление ВС категорий А и В, тп.н. = 8т. (категория нормированной нагрузки) размером 1740x35м, МКпос.- 43° , МКпос- 223° . Истинные азимуты ВПП = $47^{\circ}20'$ и $227^{\circ}20'$. С обоих направлений имеются концевые полосы торможения (КПТ) длиной по 250м и шириной 35м. Высота обоих порогов ВПП относительно уровня моря (Нпор.) = 4200'. Поперечных и продольных уклонов нет. Пороги совпадают с началом ВПП. Удаление исполнительного старта от начала ВПП равно 50м.
- 2.8. Располагаемые дистанции для направления с МКпос.= 43° и с МКпос.= 223° ;
РДР = 1690м;
РДВ = 1690м;
РДПВ = 1940м;
РПД = 1740м
При размокании КПТ или несоответствии их требованиям НАС ГА по ровности, прочности и плотности грунта РДПВ = РДР.
- 2.9. Запасная ВПП отсутствует. Схема аэродрома показана в Приложении 1.
- 2.10. Вертолётные площадки отсутствуют, посадку вертолёты производят на ИВПП в районе примыкания РД к ИВПП. Загрузочные площадки (ЗП) отсутствуют. Загрузка ВС производится на перроне. Площадки для подцепки-отцепки грузов на внешней подвеске (ППО) отсутствуют.
- 2.11. Характеристика РД (шириной 16м), расположение и номера МС для ВС показаны на схеме руления и МС в Приложении 2.

Раздел 3. РАЙОН АЭРОДРОМА

- 3.1 Район аэродрома Караван совмещен с зоной взлёта и посадки (н.п. Аккурган, н.п. Ала-Бука, отметка 6139', н.п. Итокар, гора Бузбутау 9436', н.п. Атана, н.п.Аккурган). В вертикальной плоскости район аэродрома распространяется до высоты FL 100 включительно от уровня, соответствующего стандартному давлению 1013,2мбар. Схема района аэродрома показана в Приложении 3.
- 3.2. Район аэродрома расположен в горной местности в предгорьях Чаткальского хребта с протяженностью с запада на восток 26км, с севера на юг 30км. На востоке рельеф повышается, достигая Набс.=9406'. Через район аэродрома протекает река Падша-Ата. В районе аэродрома находятся н.п. Актам, Мазар, Заркент. В районе аэродрома имеются препятствия, высоты которых относительно уровня аэродрома (На), истинные азимуты(А) и расстояния (S) от КТА показаны в таблице 1.

Таблица 1

№ п/п	Наименование препятствий	ΔНа (фут)	А(град)	S (км)
1.	Гора	1444'	001	10.2
2.	Гора	1913'	064	7.7
3.	Гора	5237'	083	12.0
4.	Гора	1713'	107	3.6
5.	Гора	1598'	119	8.6
6.	Гора	2218'	199	6.0
7.	Гора	217'	200	12.6
8	Гора	1939'	278	16.3
9	Гора	1670'	283	12.3
10	Гора	1713'	304	10.4
11	Опора ВЧ антенны	76'	077	0.25
12	Опора ВЧ антенны	76'	111	0.25
13	Гора	725'	328	5.6

- 3.3. Подходы к аэродрому с юга и запада открыты. Вход в район аэродрома осуществляется от ОПРС Нарын-Гэс и перевал Чапчама.
- 3.4. При производстве противорадиолокационных стрельб аэродром закрывается на приём и выпуск ВС. Закрываются также участки ВВЛ, проходящие через район аэродрома.
- 3.5. Для вынужденных посадок используются:
- площадка № 1 – расположена у южной окраины н.п. Кудук-Тебе, МПУ на центр которой от КТА а/д Караван = 39°, S = 3.5км. Размеры площадки 1000х600м, Н = 4470', МКпос = 10/190°;
 - площадка № 2 – расположена восточнее н.п. Актам в трёх км, от КТА а/д Караван МПУ =246°, S = 11км, МКпос = 40/220°.
- Через район аэродрома проходит трасса ВВЛ II категории Казарман-Жалалабат-Каныш –Кия, ширина трассы 2 км, Нбез = 12160'.
- 3.6. Запасные аэродромы.

Характеристика запасных аэродромов.

№ п/п	Название аэродромов	Расположение	РТС	МКпос град.	До запасного АД	
					Скм	Аград.
1	Ош	9км севернее г. Ош	РМС ОСП	122 302	148	140
2	Жалалабат	Западная окраина г. Жалалабат	АРП ОПРС	10 190	125	120
3	Наманган	8км юго-западнее центра г. Наманган	РМС ОСП	105 285	59	194

Раздел 4. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЁТОВ

- 4.1 Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением. Руление производится по указанию диспетчера по маршрутам, указанным в Приложении 2.. Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима, но во всех случаях не должна превышать скорости, установленной РЛЭ данного типа ВС. Ответственность за соблюдение правил руления несёт командир ВС, а за безопасность руления - лицо, руководящее рулением на порученном участке.
- 4.2. С аэродрома выполняются рейсовые полёты и полёты по выполнению авиационных работ. На аэродроме разрешается производить взлёт и посадку при коэффициенте сцепления 0,3 и более.
- 4.3. Выход из района аэродрома показан на схеме Приложения 4, 5.
- 4.4. В районе аэродрома установлены:
высота эшелона перехода (Нэш.пер) для стандартных условий - FL70;
высота перехода (Нпер) – 5190’
Н полёта по кругу (Нкр) – 5190’.
- 4.5. При выходе на аэродром экипажи используют ОПРС и АРП. Заход на посадку осуществляется только по ПВП. Маршрут и порядок захода на посадку показаны на схеме Приложения 6. 7.
- 4.6. ВС категории В, переход от полёта по ППП к полётам по ПВП при следовании по маршруту Н-ГЭС- Караван осуществлять над ОПРС Н- ГЭС не ниже Н = FL130. при прогнозе не менее 4050X 8000 м., далее ВС снижается на рубеж Заркент Нэш.= FL110. Если ВС над ОПРС Н- ГЭС не вышло на визуальный полет, то снижается на н.п. Юж. Аламышык до Н = FL80. (при прогнозе Н нго=2550м. и V=8км.) и при выходе на визуальный полет следует на Н- ГЭС и далее на Заркент.
- 4.7. Внеочередной заход на посадку, заход при потере радиосвязи а также слив топлива и сброс груза производится по схемам маршрута захода на посадку.
- 4.8. Решение об уходе на второй круг принимает КВС в случае появления в воздушном пространстве или на ВПП препятствий, угрожающих безопасной посадке. Уход на второй круг осуществляется с высоты, установленной РЛЭ ВС. Порядок ухода излагается на схеме захода на посадку (Приложение 6, 7).
- 4.9. При аварийной ситуации на ВС после взлёта (ухода на второй круг) и невозможности захода на посадку по установленному маршруту, экипаж ВС выполняет стандартный разворот на высоте не ниже безопасной и производит посадку на ВПП с противоположным курсом или производит

- посадку на одну из площадок для вынужденной посадки.
- 4.10. Для обеспечения возможности регулирования очередности захода на посадку ВС используется зона ожидания (ЗО). Полёт в ЗО осуществляется по схеме захода на посадку (Приложения 6,7)
- 4.11. При невозможности посадки на аэродроме Караван экипаж ВС следует на запасные аэродромы по маршрутам:
- Караван – Нарын - Гэс – Ош;
 - Караван – Нарын – Гэс – Жалалабат;
 - Караван – Наманган.
- 4.12. Зоны нормированных параметров авиационных шумов на аэродроме не устанавливаются.
- 4.13. Порядок выполнения полётов на вертолётах
- 4.13.1. Запуск, прогрев и опробование двигателей производится, как правило, при установке вертолёта против ветра. Руление к ВПП и от неё выполняется по установленным маршрутам при постоянной видимости близко расположенных ориентиров.
- 4.13.2. Взлёт и посадка с разбегом и пробегом и по вертолётному производятся на ВПП с $M_{Kвзл/пос} = 43-223^\circ$ с учётом ограничительного сектора в пределах $93^\circ-200^\circ$ и при отсутствии ВС на ВПП. Взлёт и посадка по вертолётному производится со всех направлений, с учётом направления ветра в торце ВПП 04 – 22. Если ВПП покрыта рыхлым или свежевывпавшим снегом, то перед взлётом и посадкой она расчищается.
- 4.13.3. Скорость и направление ветра при запуске, взлёте и посадке учитывается согласно РЛЭ каждого типа вертолёта.
- 4.13.4. Полёты с грузом на внешней подвеске производятся в соответствии с рекомендациями РЛЭ по маршрутам, установленным на период выполнения работ.
- 4.13.5. Взлёт и посадка в условиях снежного, песчаного или пыльного вихрей производятся в исключительных случаях и в соответствии с рекомендациями РЛЭ данного типа вертолёта.

Раздел 5. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ.

- 5.1. В районе аэродрома Караван предоставляется полетно-информационное обслуживание воздушного движения (ОВД) диспетчером ОВД. Свои функциональные обязанности диспетчер ОВД выполняет согласно должностной инструкции и утвержденной технологии работы.
- 5.2. Зона ответственности, рубежи приема и передачи управления.
- 5.2.1. Зона ответственности диспетчера ОВД расположена в границах района аэродрома, (н.п. Аккурган, н.п. Ала-Бука, отметка 6139', н.п. Итокар, гора Бузбутау 9436', н.п. Атана, н.п. Аккурган). В вертикальной плоскости до FL 100. включительно от уровня, соответствующего стандартному давлению 1013,2 мбар. За границей РА ОВД осуществляется РЦ ОВД а/п Ош.
- 5.2.2. Рубежи приема-передачи ОВД установлены в момент пересечения ВС границы РА на разрешенной высоте, а по ВВЛ ограничена следующими контрольными ориентирами:
- по маршруту Караван – Нарын - Гэс – н.п.Заркент S – 10км.;
 - по маршруту Караван – Чаткал - н.п.Ала-Бука, S –22км.
- 5.2.3. Зона взлета и посадки совмещена с РА
- 5.3. Планирование, согласование и обеспечение полетов ВС осуществляется диспетчером КДП ВВЛ Караван 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 и АДП аэропорта Ош, с сообщением времени вылета, наличии системы радиолокационного опознавания.
 - Все действия по планированию и обеспечению полетов производится в соответствии с требованиями ТС ГА.
О начале и окончании полетов диспетчер КДП ВВЛ Караван сообщает в РЦ, АДП аэропорта Ош и в адреса, предусмотренные ТС ГА.
- 5.4. Порядок обслуживания воздушного движения в районе аэродрома
- 5.4.1. Обеспечение движения ВС, следующих по ПВП, осуществляется диспетчером КДП ВВЛ на установленных рубежах приема-передачи на согласованных эшелонах (высотах), при этом диспетчер по докладу экипажа контролирует выдерживание экипажами ВС установленных маршрутов и высот полета. Одновременно передает информацию экипажам ВС о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановках, с личной ответственностью КВС за соблюдения безопасных высот и установленных интервалов.
- 5.4.2. Контроль за движением ВС осуществляется с помощью автоматического радиопеленгатора (АРП) и по докладам экипажей ВС.
- 5.5. Временные интервалы взлета, посадки, между взлетом и посадкой, а также временные интервалы при полете в зоне взлета и посадки.

Взлет, посадка			Между взлетами и посадкой ВС	Зона взлета и посадки
Легкие ВС, средние ВС.			Все категории ВС	Без р-локац. контроля
За легкими ВС	За средними ВС	За легкими и средними ВС.		
Мин	Мин	Мин	Сек	Мин
1	3	1	45	3

- 5.6. Определение направления рабочего старта и порядок изменения его.
 Диспетчер КДП ВВЛ, анализируя ветровой режим, состояние ИВПП, коэффициент сцепления и направление потока ВС, определяет экономически выгодное направление старта и при необходимости производит изменение его.
 При изменении старта диспетчер КДП ВВЛ обязан:
- дать указание заинтересованным службам о подготовке к смене старта и время перехода на новое направление рабочего старта;
 - получить доклад от работников служб РТО, АМСГ и других о готовности работы с новым стартом;
 - изменить направление рабочего старта.
- 5.7. ВС, следующие через РА транзитом находятся на ОВД у диспетчера КДП ВВЛ Караван. по указанию диспетчера ОВД. Время и условия пролёта ОПРС а/п Караван докладываются диспетчеру КДП ВВЛ Караван и РЦ ОВД а/п Ош
- 5.8. Прием, выпуск и обеспечение ВС, прибывших с других аэродромов вне плана и вышедших из расписания, осуществляется по тем же правилам и в том же порядке, что и ВС, выполняющие полет по расписанию:
- согласовывать с РЦ а/п Ош маршрут (высоту полета);
 - сообщить командиру ВС маршрут, эшелон (высоту) полета, погоду по маршруту и другие данные;
 - передать РЦ а/п Ош необходимые данные о ВС;
 - осуществлять контроль за движением ВС до момента передачи ОВД диспетчеру РЦ Ош.
- 5.9. Порядок обеспечения посадки ВС в аварийных ситуациях.
 Получив доклад экипажа ВС об аварии на борту, диспетчер обязан:
- обеспечить этому ВС посадку вне очереди;
 - согласно установленной схеме оповещения объявить сигнал «Готовность» или «Тревога» (в зависимости от расчетного времени посадки ВС);
 - сообщить экипажам ВС, находящимся в зоне ОВД, о закрытии аэродрома по технической причине и направить их на запасной аэродром (при необходимости);
 - доложить об этом по установленной связи РЦ Ош.
- 5.10. Порядок направления ВС на запасной аэродром.
- 5.10.1. В случае ухудшения погоды ниже минимума или занятости ВПП, диспетчер направляет ВС на запасной аэродром. При этом запасной аэродром выбирается с учетом остатка топлива на борту ВС и метеоусловий к моменту на запасной аэродром диспетчер обязан:
- уточнить минимум КВС и остаток топлива получить у диспетчера РЦ Ош подтверждение о технической готовности запасных аэродромов к

приему ВС;

- уточнить фактическую и прогнозируемую погоду на запасных а-д
- сообщить эти сведения экипажу ВС;
- после принятия КВС решения о следовании на выбранный запасной аэродром диспетчер обязан информировать смежные органы ОВД о маршруте и эшелоне (высоте) полета ВС согласно Табелю сообщений.

**Раздел 6. ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ВС И ОРГАНОВ ОВД В ОСОБЫХ СЛУЧАЯХ
В ПОЛЁТЕ, А ТАКЖЕ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ СИГНАЛА «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 Караван или уходе на запасной аэродром;
 - доложить диспетчеру о принятом решении и получить от него подтверждение.
- 6.1.2. Получив сообщение о наличии опасного метеорологического явления, диспетчер обязан:
- уточнить характер опасного метеорологического явления;
 - сообщить экипажу ВС рекомендации о порядке маневрирования для его обхода;
 - при невозможности посадки ВС на аэродроме Караван, 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 и остатке топлива;
 - 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 Караван 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 ОВД;
 - 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 экипажем ВС (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 для передачи информации и указаний экипажу ВС, потерявшему радиосвязь;
 - передать в Ошский РЦ тип и позывной ВС, заданный эшелон полёта, местонахождение ВС, курс следования и характер потери радиосвязи;
 - осуществлять постоянный 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 Ошского РЦ о ВС, следующем без радиосвязи;
 - при уходе ВС на второй круг или на запасной аэродром, освободить от ВС в направлении полёта все высоты и сообщить диспетчеру Ошского РЦ.
- 6.4. Отказ бортовых средств навигации и РТО аэродрома.
- 6.4.1 При отказе бортовых средств навигации и РТО 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 Караван;
 - при невозможности выполнить посадку на аэродроме Караван, по согласованию с диспетчером, уйти на запасной аэродром.
- 6.4.2. При отказе бортовых средств навигации и РТО, 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 АПКР;
 - выполнить посадку на аэродроме Караван или на одной из площадок для вынужденной посадки, 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 Караван 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 Караван 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 диспетчеру Ошского РЦ 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 соответствие 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.
- 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 Ошского филиала, передавая штурманские расчетные данные радиогаммой.

7.2. Метеорологическое обеспечение полетов.

7.2.1. Климатическая характеристика.

Аэродром Караван расположен в предгорьях Чаткальского хребта со стороны Ферганской долины, в зоне континентального климата.

Горный рельеф местности обуславливает горно-долинную циркуляцию, а также орографическую и термическую турбулентность в районе аэродрома.

В течение года преобладающими направлениями ветра являются восточные и западные.

Средняя годовая скорость ветра, в районе аэродрома, составляет 2,1 м/с.

Грозы отмечаются с марта по октябрь. Максимальная повторяемость в мае-июне – до 15 дней с грозой. Иногда грозы сопровождаются выпадением града.

Низкая облачность наблюдается, как правило, в осенне-зимний период. В этот же период отмечается и наибольшее число дней с туманами, образование которых связано, в основном, с прохождением холодных атмосферных фронтов.

С апреля по октябрь отмечаются пыльные бури, но их число не превышает в среднем 6 случаев за год.

Средняя годовая температура воздуха составляет +11,1С, абсолютный минимум -26С, абсолютный максимум +41С.

Метеорологическое обеспечение полетов.

Метеорологическое обеспечение полетов и наблюдения за фактической погодой на аэродроме производит техник-метеоролог. Обеспечение полетов производится в светлое время суток.

Наблюдения за погодой производятся в период полетов, и если аэродром является запасным.

Регулярные наблюдения начинаются за один час до начала полетов и производятся в течение всего периода полетов, включая время, когда аэродром является запасным.

Регулярные наблюдения проводятся через каждые 30 минут (в сроки 00 и 30 мин. каждого часа).

Наблюдения за всеми метеорологическими элементами и явлениями погоды на аэродроме производятся на основном пункте наблюдений (ОПН), расположенном в здании КДП ВВЛ:

- направлением и скоростью ветра по приборам М-63 М1;
 - видимостью, определяемой визуально по подобранным ориентирам;
- возникновением, развитием и окончанием явлений погоды;
- количеством и формой облаков;
- высотой нижней границы облаков, по приборам ИВО и визуально по подобранным ориентирам;
- температурой и влажностью воздуха, по приборам, установленным в психрометрической будке;
- давлением, по прибору БРС-1М (осн) и ртутному стационарному барометру (рез), установленному в помещении КДП ВВЛ.

Результаты наблюдений выпускаются в виде регулярных сводок в кодовой форме METAR, записываются в “Дневник погоды”, на бланках в кодовой форме передаются на узел связи для распространения по установленным адресам.

Специальные наблюдения производятся в дополнение к регулярным при ухудшении или улучшении условий погоды на аэродроме, когда один или несколько элементов изменяются в соответствии с критериями, установленными с учетом минимумов аэродрома для взлетов и посадки ВС (Таблица 1).

Таблица 1.

Критерии для составления специальных сводок погоды.

Видимость	Н облачности при ее количестве 4 окт и более	Ветер	
		Направление	Скорость
Ухудшается или становится менее	Понижается и становится менее	Превышает следующие значения	
6000	400	170-280 350-090	3, 5, 8, 12, 15, 18, 20
5000			
		100-160 290-340	6, 10, 15 17, 20
		далее через 5м/с по всем направлениям	

Сводки о результатах специальных наблюдений составляются в последовательности, предусмотренной кодом SPECI, и выпускаются сразу же при возникновении определенных условий для использования.

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, указанным 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)
170 – 280 350 – 090	5; 8; 12; 15; 18; 20
100 – 160 290 – 340	6; 10; 15; 17; 20

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

- **0800 м, 1500 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:
 - **500 ф (150 м), 1000 ф (300 м), 1500 ф (450 м), 2000 ф (600 м);**
- количество облаков в слое ниже **1500 ф (450 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, сопков, других высоких препятствий облаками или явлениями, ухудшающими видимость.

7.3. Орнитологическая обстановка

7.3.1. Характерной особенностью РА Караван является относительно небольшое

количество птиц в летний период года и увеличенная плотность птиц в осенне-зимний и весенний периоды года во время миграции (перелёты к местам зимовок и гнездования). На полях, прилегающих к ИВПП, гнездятся скворцы. Наибольшая активность птиц наблюдается в утренние(07.00-10.00) и вечерние(15.00-18.00) часы. Вблизи ИВПП отдельные группы скворцов и грачей могут появляться в течении всего светлого времени.

Диспетчер ОВД осуществляет визуальный контроль за орнитологической обстановкой. Информировывает 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.

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

Производится сбор и определение отстрелянных и сбитых ВС остатков птиц.

7.3.3. 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.

- 7.3.4. 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 аэродроме имеются радиостанции диапазона очень высоких частот (ОВЧ) 30-300МГц, предназначенные для связи с экипажами ВС. Для взаимной информации о прилёте и вылете используется наземный канал ВЧ диапазона для связи с АДП а/п Ош, как резерв, может использоваться связь по междугородному телефону. Все средства радиосвязи имеют 100% резерв.
- 7.4.2. На аэродроме установлена ОПРС.
В состав ОПРС входят:
- приводная радиостанция;
 - неавтоматизированный резервный дизель-генератор.
- ОПРС присвоен сигнал опознавания «АГ», который излучается в режиме тональной модуляции без перерыва несущей частоты (А2).
- Частота ОПРС - 560КГц. ОПРС расположена юго-восточнее 166м от КТА, от торца МКпос. = 043° на удалении 680м.
- Для оказания помощи экипажу ВС в выходе на аэродром используется радиопеленгатор диапазона ОВЧ типа АРП – 80К, расположенный на расстоянии 800м от торца ВПП – 04 и 250м юго-восточнее оси ВПП. Антенна пеленгатора ориентирована по магнитному меридиану.
- 7.4.3. Средства радионавигации а/д облётываются ВС, выполняющими транспортные и тренировочные полёты.
- 7.4.4. Электроснабжение аэродрома.
Электроснабжение здания КДП ВВЛ, АРП-80К, ОПРС осуществляется от трансформаторной подстанции ТП-10/0,4. Резервным источником электропитания является неавтоматизированный дизель-генератор типа АД-10. Время перехода на резервное электропитание не более 60сек при предварительно подогретом дизель-генераторе. Для питания радиостанций (ОВЧ и ВЧ диапазона) имеется химический источник тока, подключаемый автоматически при пропадании основного электропитания.
- 7.5. Инженерно-авиационное обеспечение.
В аэропорту Караван отсутствует инженерно-технический состав АТБ. ВС, прилетающие в аэропорт, обслуживаются силами экипажа. Экипаж выполняет осмотр ВС в объеме, установленном РЛЭ.
В аэропорту проводится обслуживание ВС только по установке на МС (встреча-выпуск)
- 7.6. 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 эксплуатационному 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 метеосадков.

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 Караван.

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.

7.8. 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-129.7, 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 ОФ ОАО «МММ»;
 - начальнику аэропорта и старшему диспетчеру.
Объявляет 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 30 мин. и более
Сигнал «Тревога» подаётся при внезапном АП, или когда до ожидаемой посадки ВС остается менее 30 минут
- 7.9. Поисковые и аварийно-спасательные работы.
- 7.9.1. Поисковые и аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе выполняются в соответствии:
- Воздушного Кодекса Кыргызской Республики;
 - АП КР;
 - 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 МММ, ГП «Кыргызавионавигация». Район ответственности аэропорта по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полётов включает в себя территорию аэродрома с прилегающей местностью с радиусом 8 км.
- 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.

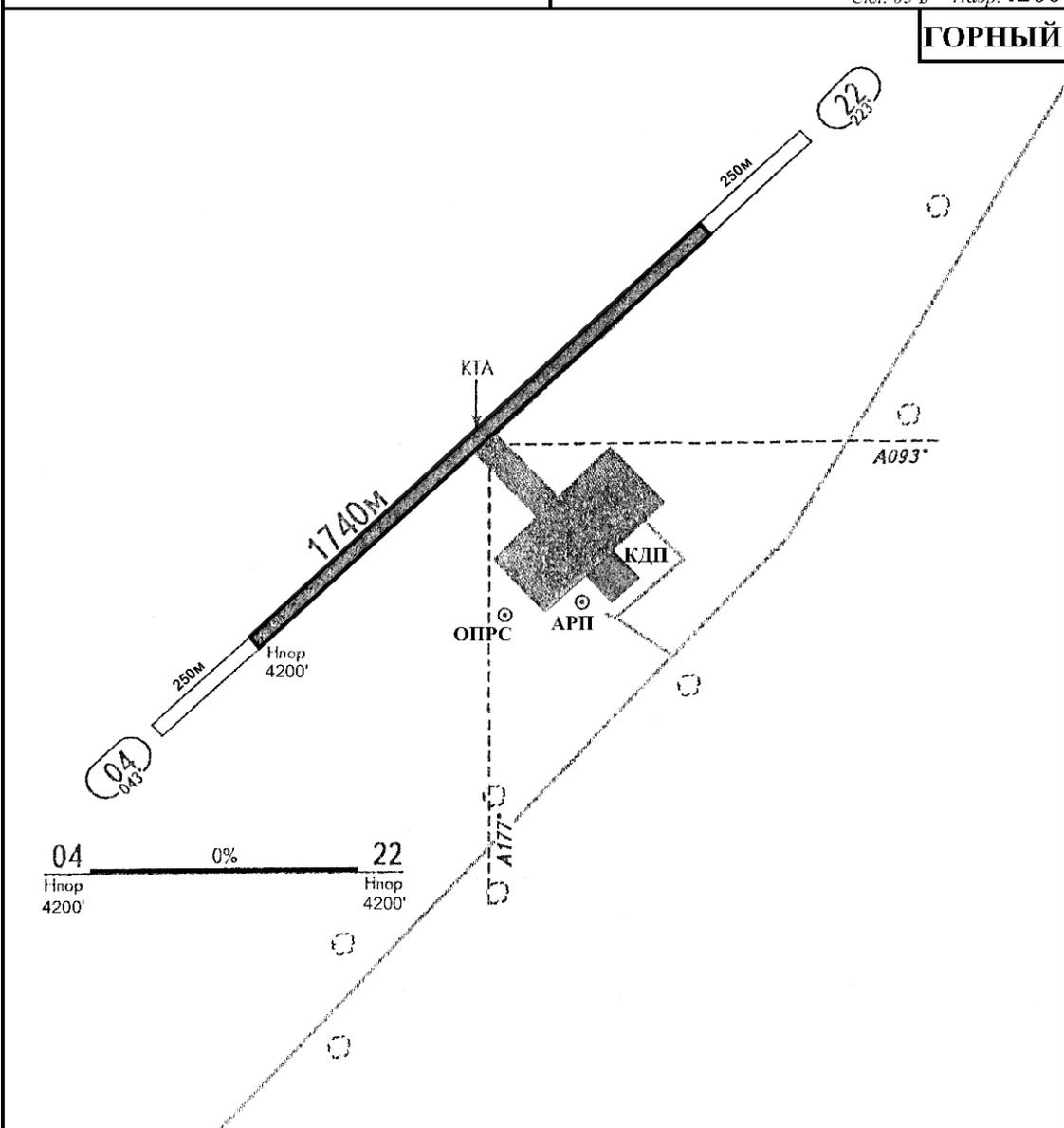
Аварийно-спасательные работы производятся аварийно-спасательной командой, состоящей из работников аэропорта. Аварийно-спасательная команда укомплектована минимально необходимым аварийно-спасательным и противопожарным оборудованием. Исходя из обстановки, она может быть усилена силами и средствами, предоставляемыми 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 «МММ» и ГП «Кыргызавионавигация» и координируют действия с местными органами власти.

*КАРАВАН

129.7

ГОРНЫЙ



ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ВПП

ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ УЧАСТКИ

ВПП	ПОСАДКА ЗА ПРЕДЕЛАМИ		ВЗЛЁТ	ШИРИНА
	Порога	Глиссады		
04			① 1690м	35м
22				

① Первые 50м для взлёта не используются.

ВЗЛЁТ

Кат. ВС	ВПП 22		ВПП 04	
	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП
		день	день	ночь
А				
В		400м X 6000м		400м X 6000м



НЕ В МАСШТАБЕ

МС 1,2 Як-40, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-28

с 41 28,9
в071 44,0

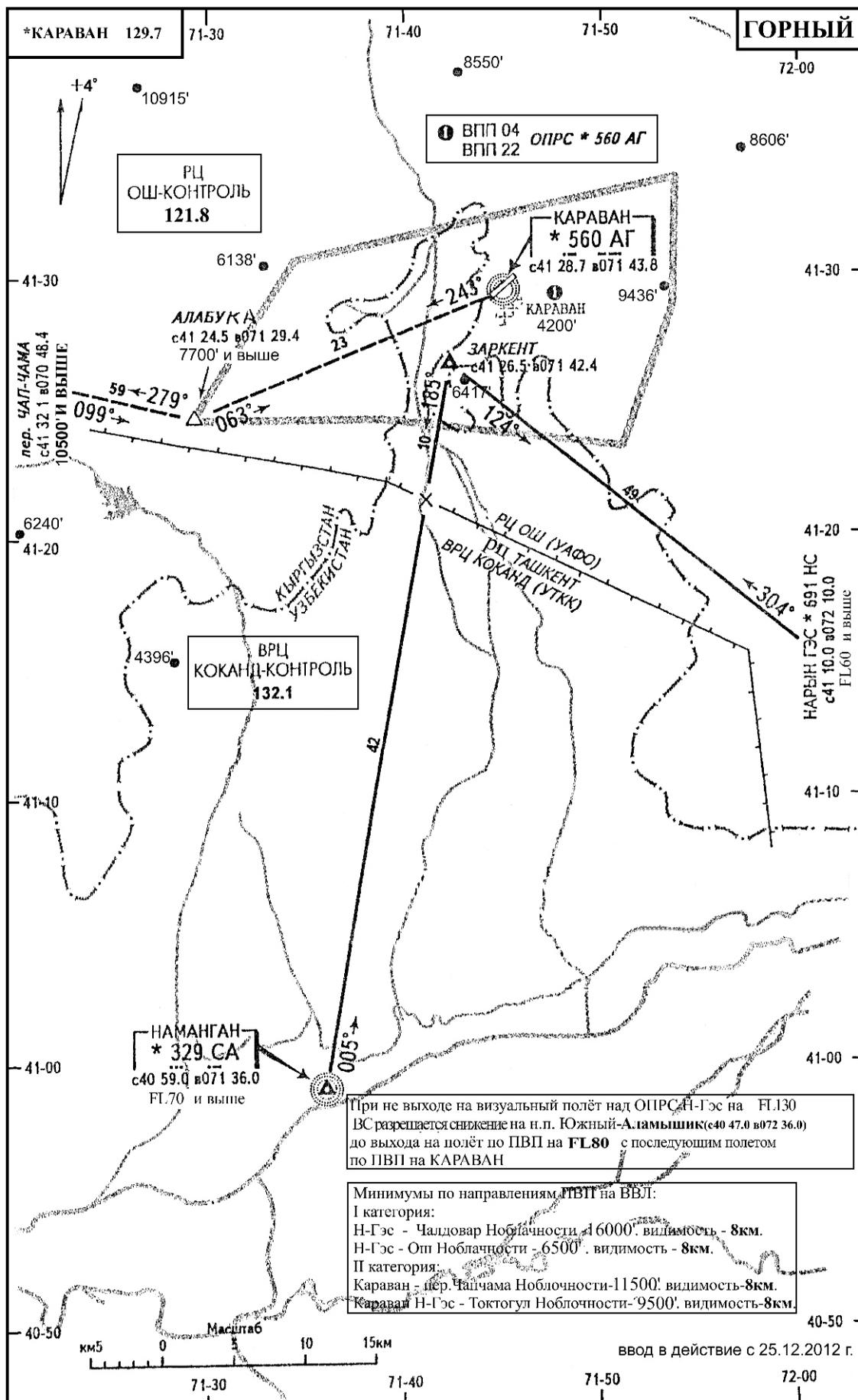
ВПГ 04/22

с 41 28,2
в071 43,0

Приложение 3

РАЙОН АЭРОДРОМА

КАРАВАН, КЫРГЫЗСТАН

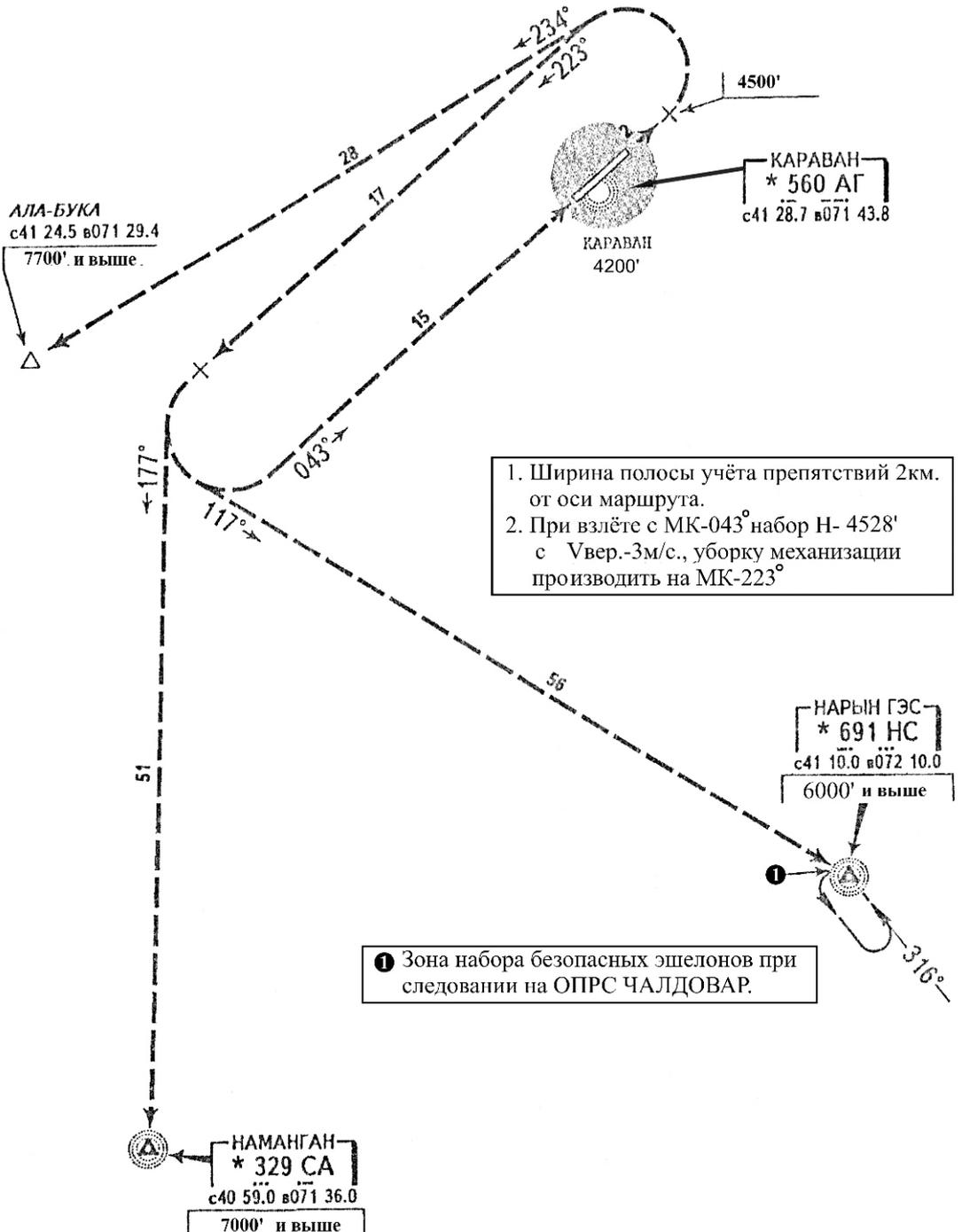


Нэш. перех: FL 70
Нперех: 5200'

ПРОЦЕДУРЫ ВЫХОДА

(ВПП 04)

+4°
НЕ В МАСШТАБЕ



Нэш. перех: FL 70
Нперех: 5200'

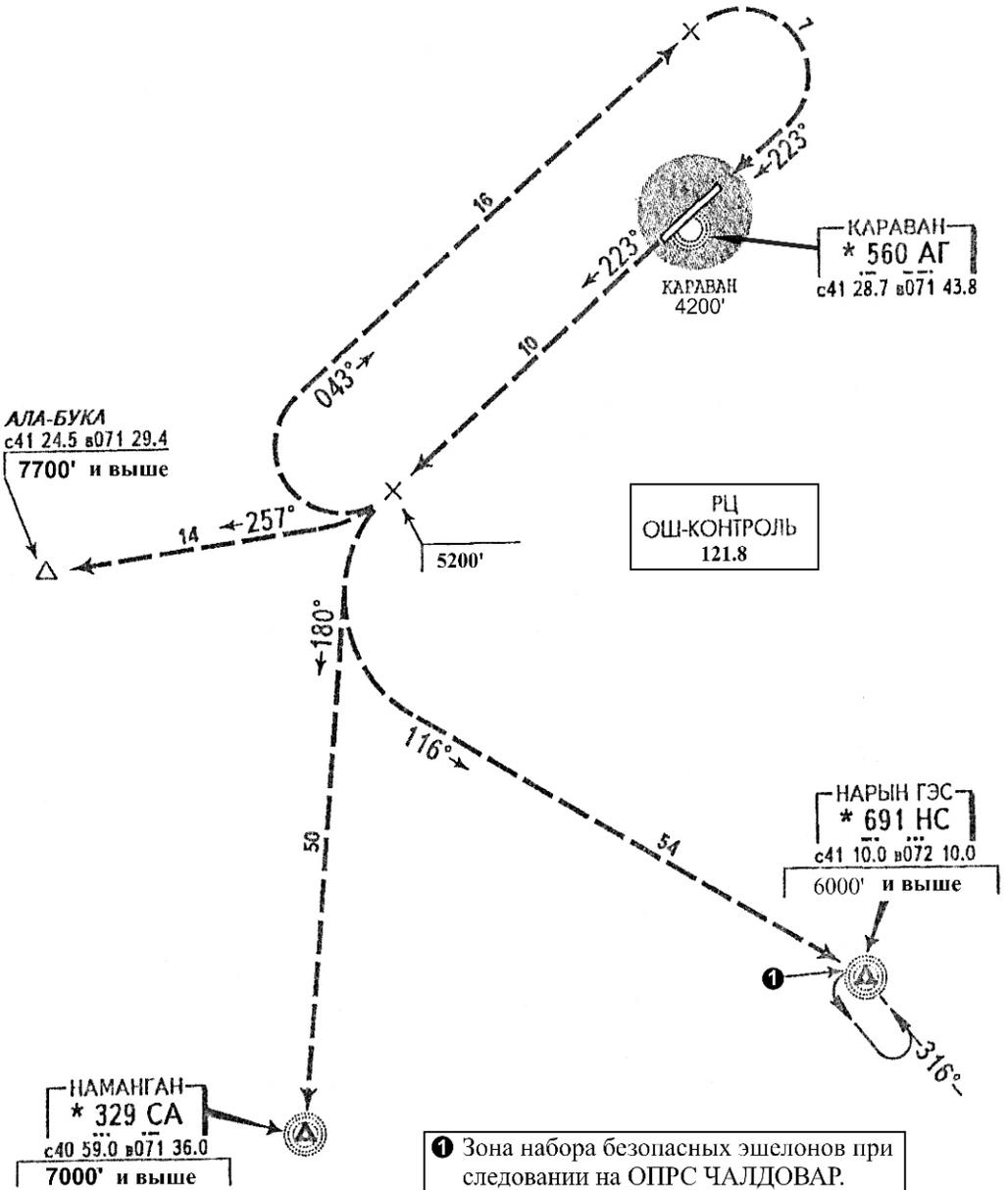
ПРОЦЕДУРЫ ВЫХОДА

(ВПП 22)

Ширина полосы учёта препятствий
2км от оси маршрута.



АЛА-БУКА
с41 24.5 в071 29.4
7700' и выше



Приложение 6

КАРАВАН, КЫРГЫЗСТАН

КАРАВАН

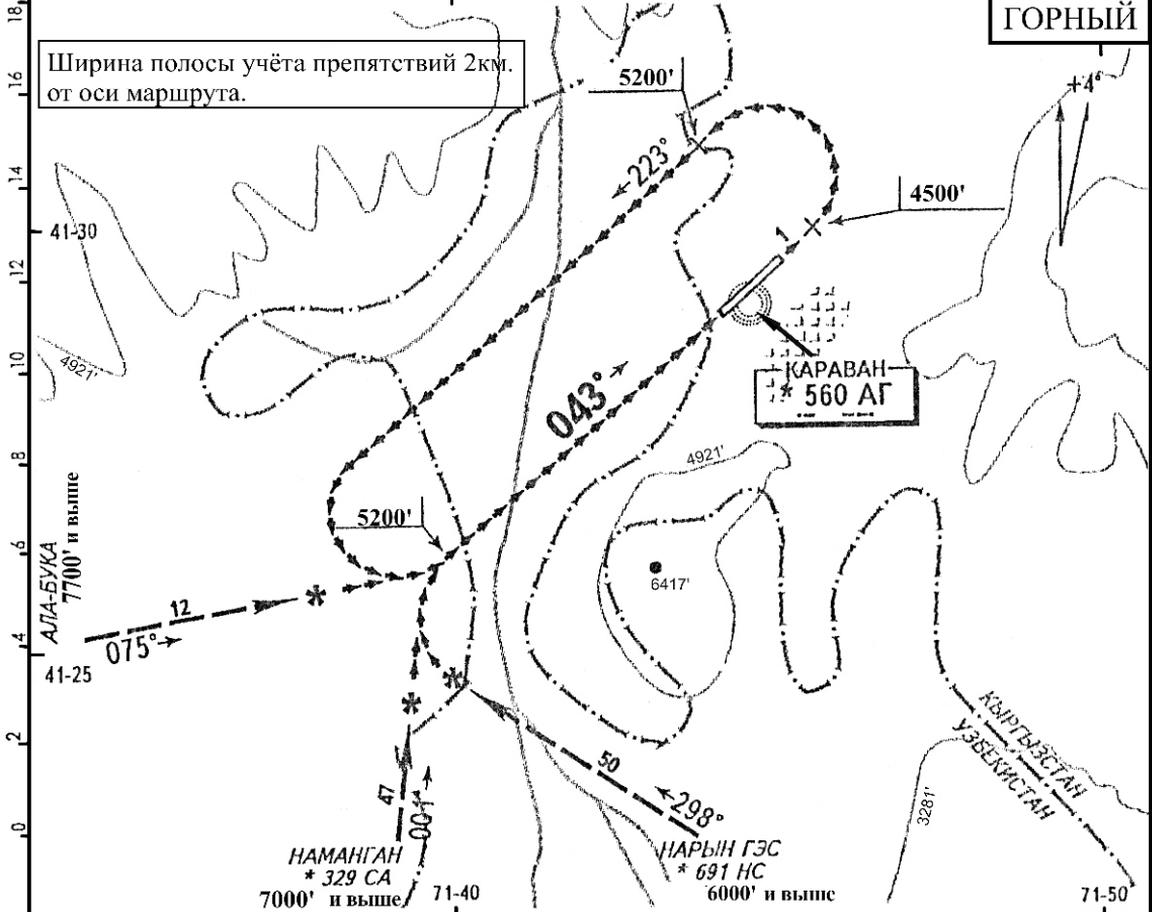
ВЗП ВПП 04

Напр. 4200'

*КАРАВАН	129.7
Нэт. перех: F1.70 Нперех: 5200'	

ГОРНЫЙ

Ширина полосы учёта препятствий 2км. от оси маршрута.



На предпасадочной прямой возможны повышенная турбулентность воздуха и сдвиг ветра.



ВПП 04 4200'

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 4500' ,ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 223° с набором 5200' или по указанию ДС.

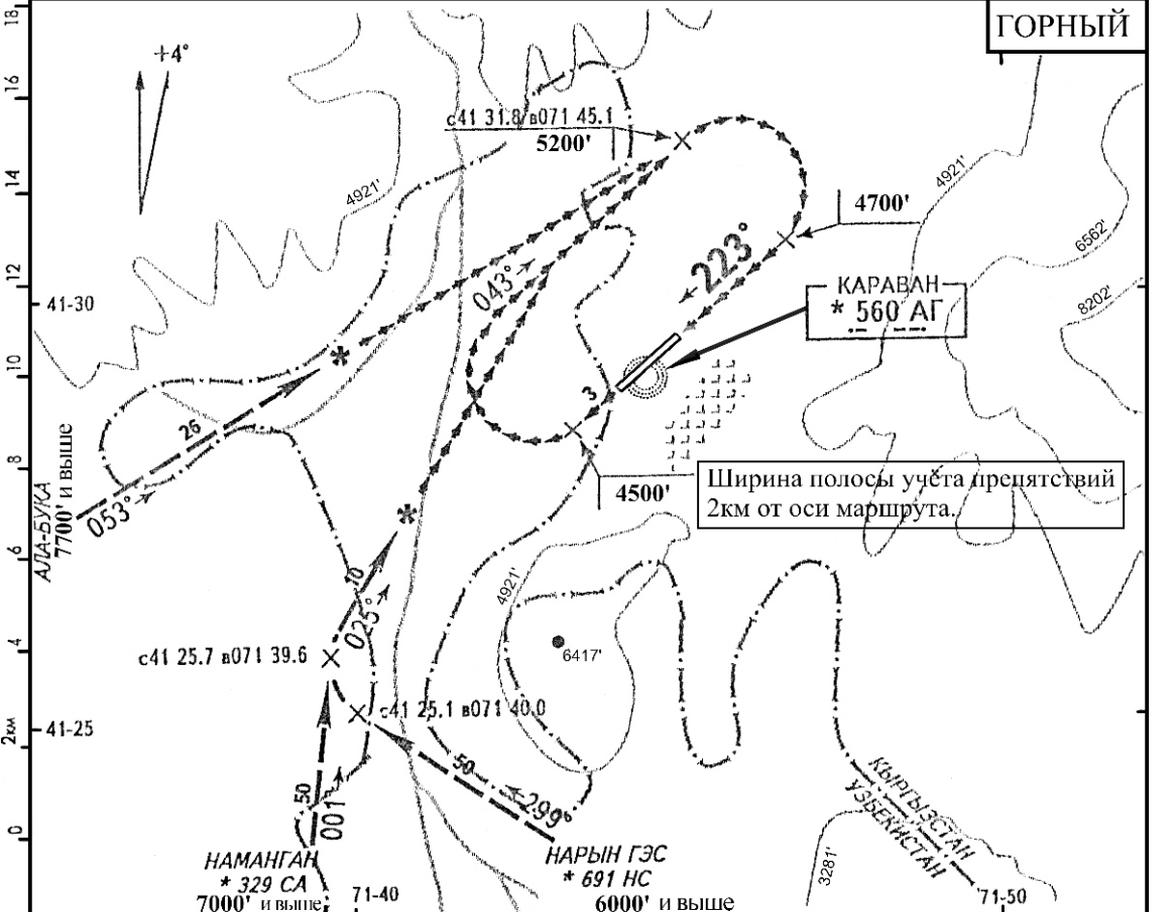
ПОСАДКА ВПП 04

Кар	ВЗП
ВС	
А	1320' X 6000
В	
Верг.	1320' X 6000

Приложение 7
КАРАВАН, КЫРГЫЗСТАН
 КАРАВАН
ВЗП ВПП 22

Наэр. **4200'**

*КАРАВАН	129.7
Напр. перех: FL70 Нперех: 5200'	



На предподсадочной прямой возможны повышенная турбулентность воздуха и сдвиг ветра.



ВПП 22 **4200'**

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 4500' ,ПРАВЫЙ разворот на МПУ 043° с набором 5200' или по указанию ДС.

ПОСАДКА ВПП 22	
Кар. ВС	ВЗП
А	1320' X 6000
Верт.	1320' X 6000