

УАФМ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.

1. Аэропортовые правила.

Руление ВС по аэродрому Манас осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой в соответствии с установленной схемой.

2. Руление на места стоянки и с них.

Перрон «Lima».

Заруливание на МС L1–L10, МС L17–L20 выполняется на тяге собственных двигателей. Выруливание с МС L1–L9, МС L20 производится буксировкой.

Выруливание ВС с размахом крыла более 32.9м и длиной более 35.9м с МС L10 производится буксировкой.

Выруливание с МС L17, L18, L19 производится на тяге собственных двигателей.

Перрон «Juliett».

Заруливание, выруливание с МС J1, J2, J3, J4 производится на тяге собственных двигателей.

Перрон «Kilo».

Заруливание на МС K1, K2, K3, K4, K5, K6, K7, K8 производится на тяге собственных двигателей.

Выруливание с МС K1, K2, K3, K4, K5, K6, K7, K8 производится буксировкой.

3. Зона стоянки для вертолетов.

Для взлета и посадки всех типов вертолетов имеется 2 немаркированные посадочные площадки (ПП), расположенные на ВПП.

Посадочная площадка 1 расположена на ИВПП у стыка с РД С, размером 150x55м.

Посадочная площадка 2 расположена на ИВПП у стыка с РД D, размером 150x55м.

4. Перрон. Руление в зимних условиях.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны спецмашины сопровождения может быть запрошена через диспетчера «Старта».

5. Ограничения при рулении.

Разметка перрона «Lima» выполнена для руления ВС с размахом крыла 48.06м и менее. Допускается заруливание ВС с размахом крыла 64.30м с РД «С» и РД «D» на перрон «Lima» с соблюдением мер безопасности. Для обеспечения безопасного расстояния между стоянками ВС на местах стоянок и рулящими по перрону ВС типа B747-400, A330-300, A340-300 необходимо соблюдать следующие условия расстановки ВС на указанных местах стоянок:

– МС L1, L2, L7 – ВС типа Ил-62 и классом ниже;

– МС L3 – ВС типа Ту-154 и классом ниже;

– МС L6 – ВС типа Ту-134 и классом ниже;

– МС L8, L9 – ВС типа Ил-76 и классом ниже;

– МС L10, L19 – отсутствие ВС;

– МС L17, L18 – ВС типа B737, Ан-24, Ту-134 устанавливаются со смещением на расстоянии 10.5м от северной линии путей движения спецавтотранспорта до крайней точки ВС. Движение спецавтотранспорта, средств механизации на путях движения, расположенных вдоль центральной осевой линии перрона «Lima» от МС L1–L9, МС L10–L19, запрещено.

UAFM AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.

1. Airport regulations.

Taxiing of aircraft about Bishkek/Manas aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing as in accordance with the established pattern.

2. Taxiing into and out of stands.

Apron “Lima”.

Taxiing into stands L1-L10, stands L17-L20 shall be carried out under own engines power. Taxiing out of stands L1-L9, stand L20 shall be carried out by towing.

Taxiing of aircraft with a wingspan of more than 32.9m and more than 35.9m long out of stand L10 shall be carried out by towing.

Taxiing out of stands L17, L18, L19 shall be carried out under own engines power.

Apron “Juliett”.

Taxiing into/out of stands J1, J2, J3, J4 shall be carried out under own engines power.

Apron “Kilo”.

Taxiing into stands K1, K2, K3, K4, K5, K6, K7, K8 shall be carried out under own engines power.

Taxiing out of stands K1, K2, K3, K4, K5, K6, K7, K8 shall be carried out by towing.

3. Parking area for helicopters.

Two unmarked landing sites located on RWY are designated for take-off and landing of all helicopter types.

Landing site 1 with dimensions 150x55 m is located on the runway at junction with TWY C.

Landing site 2 with dimensions 150 x 55 m is located on the runway at junction with TWY D.

4. Apron. Taxiing during winter conditions.

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

5. Taxiing - restrictions.

Marking of apron “Lima” is painted for taxiing of aircraft with a wingspan of 48.06m or less. Taxiing of aircraft with a wingspan of 64.30m from TWY C and from TWY D to apron “Lima” is allowed with provision of safety measures. To provide safe distance between aircraft parked on stands and aircraft of B747-400, A330-300, A340-300 types taxiing along the apron, it is necessary to observe the following conditions of aircraft parking on indicated stands:

– stands L1, L2, L7 – aircraft of Il-62 type and class below aircraft;

– stand L3 – aircraft of Tu-154 type and class below aircraft;

– stand L6 – aircraft of Tu-134 type and class below aircraft;

– stands L8, L9 – aircraft of Il-76 type and class below aircraft;

– stands L10, L19 – absence of aircraft;

– stands L17, L18 – aircraft of B737, An-24, Tu-134 types are parked with displacement to the distance of 10.5 m from the northern line of special vehicles routes to the extreme point of aircraft. Movement of special vehicles and ground servicing equipment on the routes located along the centre guide line of apron “Lima” from stands L1-L9, stands L10-L19 is prohibited.

УАФМ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Эксплуатационные приемы снижения шума не применяются.

УАФМ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Процедуры полетов по ППП в пределах узлового диспетчерского района аэродрома.

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между ВС и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы УВД.

При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоп условиями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу УВД.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется по разрешению диспетчера, но диспетчер не принуждает пилота (командира ВС) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

Радиолокационные процедуры в границах узлового диспетчерского района аэродрома.

Радиолокационное наведение в районе аэродрома осуществляется тем органом УВД, который осуществляет непосредственное управление движением ВС.

Для регулирования потока движения ВС диспетчеры УВД дают указания на занятие определенных эшелонов, а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик ВС.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

Процедуры на выполнение заходов на посадку с помощью обзорной РЛС не применяются.

Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (РСП).

Процедуры на выполнение заходов на посадку с помощью посадочных радиолокаторов не применяются.

Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO.

Процедуры полетов по ПВП в границах узлового диспетчерского района аэродрома.

- для соответствующего полета предоставляется план полета;

- разрешение органа УВД запрашивается у АДП;
- отклонения от разрешения (выданного ранее) органом УВД могут осуществляться при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

- полет осуществляется при визуальном контакте с землей;

- осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

ПВП применяются в пределах нижнего воздушного пространства при полетах с истинной скоростью не более 550 км/час до нижнего безопасного эшелона и не более 450 км/час ниже нижнего безопасного эшелона:

UAFM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are not applicable.

UAFM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

IFR flight procedures within TMA.

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATC units.

When a threat to flight safety arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATC unit.

A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by controller's clearance, but the controller shall not force the pilot (the pilot-in-command) to operate VFR flights without pilot's agreement.

Radar procedures within TMA.

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

For air traffic flow management the controllers of ATC units give instructions to reach definite flight levels and also set courses to the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures are not applied.

Precision approach radar (PAR) approach.

PAR approaches are not applied.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2.

VFR flight procedures within TMA.

- Flight plan shall be submitted for the flight concerned;

- ATS unit clearance shall be requested from TWR;
- deviations from ATS unit clearance (issued earlier) may only be made when prior permissions for these deviations have been obtained;

- the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground;

- two-way radio communication shall be maintained on established frequency.

Visual flight rules shall be applied within the lower airspace for flights with true air speed not more than 550 km/h up to the lower safe flight level and not more than 450 km/h below the lower safe flight level: