

AD 1. ВВЕДЕНИЕ К АЭРОДРОМАМ.

AD 1.1 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМОВ.

1. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ, ПРИ КОТОРЫХ ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМЫ И ИХ СРЕДСТВА.

а) Посадка иностранных воздушных судов на территории России может быть произведена только на аэродромах, специально выделенных для обслуживания международных воздушных сообщений, перечисленных в правительственных соглашениях о воздушном сообщении, а также в документах дополнительных переговоров (совещаний) по этому вопросу, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 1.3 раздела GEN 1.2 настоящего AIP, при условии подачи заявки на оказание услуг в аэропортах по форме № 1 раздела GEN 1.6 настоящего AIP.

б) государства или авиакомпании по своему усмотрению, но не ниже установленных официальных минимальных безопасных высот пролета препятствий, могут устанавливать минимумы посадки для своих экипажей на аэродромах, выделенных для международных воздушных сообщений. Взлет воздушного судна с этих аэродромов по метеорологическим условиям не ограничивается. За выполнение установленных государствами и авиакомпаниями минимумов для взлета и посадки несут ответственность командиры воздушных судов;

с) командиры иностранных воздушных судов, выполняющих полеты в Россию, принимают самостоятельное решение о возможности взлета с аэродрома и посадки на аэродроме назначения с возложением на себя полной ответственности за принятое решение;

д) в случае вынужденной посадки воздушного судна авиадиспетчерская служба оказывает этому воздушному судну возможную помощь для производства благополучной посадки, однако ответственности за исход посадки в этом случае не несет;

е) авиадиспетчерская служба аэродрома оставляет за собой право, в случае необходимости, запрещать взлет и посадку воздушных судов, но подобное право не может рассматриваться как ответственность за принятое командиром экипажа решение или контроль его правильности.

1.1 Посадки, осуществляемые не на международном аэродроме или назначенном запасном аэродроме.

Если посадка осуществляется не на международном аэродроме или назначенном запасном аэродроме, то командир корабля докладывает о посадке по возможности в кратчайшие сроки санитарным, таможенным и иммиграционным полномочным властям на международном аэродроме, на котором была запланирована указанная посадка. Данное уведомление может быть осуществлено с помощью имеющихся средств связи.

Командир корабля отвечает за обеспечение того, чтобы:

а) если при предшествующих посадках данному воздушному судну не было выдано соответствующее разрешение, не установился контакт между пассажирами и экипажем, с одной стороны, и прочими лицами, с другой;

б) груз, багаж и почта не разгружались из воздушного судна, за исключением случаев, указанных ниже;

AD 1. AERODROMES – INTRODUCTION .

AD 1.1 AERODROMES AVAILABILITY.

1. GENERAL CONDITIONS UNDER WHICH AERODROMES AND ASSOCIATED FACILITIES ARE AVAILABLE FOR USE.

a) Landing of foreign aircraft on the territory of Russia shall be carried out only at the aerodromes, specially designated for service of the international air traffic, listed in the intergovernmental agreements on air services, as well as in documents produced through additional negotiations on the matter in question, except for the cases envisaged by para 1.3 of GEN 1.2 section of the present AIP, on condition that an application has been made for rendering of services in the airports according to Form 1 of GEN 1.6 section of the present AIP.

b) states or airlines may, at their discretion and within the established official minimum safe obstacle clearance limit, establish landing minima for their aircraft at the aerodromes designated for international civil aviation operations. Take-off of aircraft from these aerodromes is not limited by meteorological conditions. Responsibility for observing the take-off and landing minima established by States and airlines rests with the pilot-in-command of aircraft;

c) pilots-in-command of foreign aircraft operating in Russia, shall make a decision on the possibility of taking-off from an aerodrome, and of landing at destination aerodrome on their own, assuming full responsibility for the decision taken;

d) in case of forced landing of an aircraft, the ATC service shall render the aircraft possible assistance in making safe landing, without assuming responsibility for the outcome of the landing;

e) the ATC service has the right, if deemed necessary, to forbid aircraft take-off and landing. However, this right may not be regarded as assuming responsibility for the decision taken by the pilot-in-command or control over its correctness.

1.1 Landings made other than at an international aerodrome or a designated alternate aerodrome.

If a landing is made other than at an international aerodrome or designated alternate aerodrome, the pilot-in-command shall report the landing, as soon as practicable, to the health and sanitation, customs and immigration authorities at the international aerodrome at which the landing was planned to take place. This notification may be made through any available communication link.

The pilot-in-command shall be responsible for ensuring that:

a) if pratique has not been granted to the aircraft at the previous landing, contact between other persons on the one hand and passengers and crew on the other is avoided;

b) cargo, baggage and mail are not removed from the aircraft except as provided below;

в) любые запасы пищи иностранного происхождения или любые растения не выгружались из воздушного судна, за исключением случаев, когда местные продукты питания не предоставляются. Все отходы пищи, включая шелуху, сердцевину фруктов и их косточки и т. д. должны собираться и помещаться в контейнер для отходов пищи, и это содержимое не должно выгружаться из воздушного судна, за исключением выгрузки по причинам гигиены, но в этом случае оно должно уничтожаться путем сжигания или глубокого закапывания.

1.2 Передвижение лиц и транспортных средств на аэродроме.

Разделение зон.

Площадь каждого аэродрома делится на две зоны:

- a) общественная зона, состоящая из части аэродрома, открытой для общественности, и
- b) служебная зона, состоящая из остальной части аэродрома.

1.3 Передвижение лиц.

Доступ в служебную зону разрешается только при условиях, определяемых специальными правилами, касающимися управления аэродромом. Таможенная, полицейская и санитарная службы, а также помещения, предназначенные для транзита, обычно являются доступными только для пассажиров, персонала общественных органов и авиакомпаний, а также уполномоченных на это лиц при осуществлении своих обязанностей. Передвижение лиц, имеющих доступ в служебную зону аэродрома, определяется условиями, установленными аэронавигационными правилами, и специальными правилами, определяемыми администрацией аэродрома.

1.4 Передвижение транспортных средств.

Передвижение транспортных средств в служебной зоне строго ограничено для транспортных средств, используемых лицами, имеющими разрешение на вождение или официальную карточку допуска. Водители транспортных средств любого вида, осуществляющие вождение в границах аэродрома, должны соблюдать направление движения, дорожные знаки и объявленные пределы скорости, а также в целом должны соблюдать положения кодекса дорожного движения и инструкции, установленные компетентными полномочными органами.

1.5 Проводимая политика.

Присмотр и охрана воздушных судов, транспортных средств, оборудования и товаров, в отношении которых используются аэродромные средства, не являются ответственностью государства или концессионера, которые не могут нести ответственность за ущерб или вред, который понесен не в результате их действий или действий их агентов.

1.6 Посадка, парковка и хранение воздушных судов на аэродромах, находящихся под управлением Администрации гражданской авиации.

Условия, при которых воздушное судно может совершить посадку, парковаться, помещаться в ангар или обслуживаться каким-либо другим образом на любом аэродроме, находящемся под управлением Администрации гражданской авиации, являются следующими:

c) any foodstuff of overseas origin or any plant material is not removed from the aircraft except where local food is unobtainable. All food refuse including peelings, cores, stones of fruit, etc. must be collected and returned to the galley refuse container, the contents of which should not be removed from the aircraft except for hygiene reasons; in that circumstance the contents must be destroyed either by burning or by deep burial.

1.2 Traffic of persons and vehicles on aerodrome.

Demarcation of zones.

The grounds of each aerodrome are divided into two zones;

- a) a public zone comprising the part of the aerodrome open to the public; and
- b) a restricted zone comprising the rest of the aerodrome/heliport.

1.3 Movement of persons.

Access to the restricted zone is authorized only under the conditions prescribed by the special rules governing the aerodrome/heliport. The customs, police, and health inspection offices and the premises assigned to transit traffic are normally accessible only to passengers, to staff of the public authorities and airlines and to authorized persons in pursuit of their duty. The movement of persons having access to the restricted zone of the aerodrome/heliport is subject to the conditions prescribed by the air navigation regulations and by the special rules laid down by the aerodrome administration.

1.4 Movement of vehicles.

The movement of vehicles in the restricted zone is strictly limited to vehicles driven or used by persons carrying a traffic permit or an official card of admittance. Drivers of vehicles, of whatever type, operating within the confines of the aerodrome/heliport must respect the direction of the traffic, road signs and declared speed limits, and also as a whole must observe the provisions of the highway traffic code and the instructions established by the competent authorities.

1.5 Conducted policy.

Looking after and guarding the aircraft, vehicles, equipment and goods, in regard to which the aerodrome facilities are used, shall be not the responsibility of the state or the concessionaire which cannot bear the responsibility for the damage or harm suffered not as a result of their actions or the actions of their agents.

1.6 Landing, parking and storage of aircraft at the aerodromes which are under the control of the civil aviation administration.

The conditions under which the aircraft may land, be parked or be placed into the hangar or get some other service at any of the aerodromes under the control of the Civil Aviation Administration are as follows:

а) сборами и пошлинами за посадку, парковку или размещение в ангаре воздушного судна являются сборы, время от времени публикуемые администрацией гражданской авиации (далее именуемой как ГСГА) в AIP или AIC.

Пошлины или сборы за любые запасы или виды обслуживания, которые могут быть предоставляться воздушному судну на любом аэродроме, находящемся под управлением ГСГА, самой ГСГА или от ее имени, устанавливаются в разумных пределах, если такие пошлины и сборы не понесены в соответствии с предварительной договоренностью, и могут время от времени определяться ГСГА в отношении данного аэродрома. Указанные пошлины и сборы начисляются ежедневно и выплачиваются ГСГА по требованию;

б) ГСГА имеет право на арест воздушного судна, его частей и дополнительного оборудования при неуплате вышеупомянутых пошлин и сборов;

в) если оплата таких сборов и пошлин не сделана в адрес ГСГА в течение 14 дней после направления требующего указанной оплаты письма, направленного по почте и адресованного зарегистрированному владельцу указанного воздушного судна, ГСГА имеет право продавать, уничтожить или каким-либо другим образом распорядиться данным воздушным судном, его частями и дополнительным оборудованием и использовать доходы от таких действий для оплаты указанных сборов и пошлин;

г) ни ГСГА, ни какой-либо служащий или агент правительства не несет ответственности за потерю или ущерб воздушному судну, его частям или дополнительному оборудованию или любому виду собственности, находящейся на борту воздушного судна независимо от того, какой вид ущерба или потери может возникнуть, в то время как воздушное судно находится на аэродроме находящемся под управлением ГСГА или осуществляет посадку или взлет на таком аэродроме.

2. ПРИМЕНЯЕМЫЕ ДОКУМЕНТЫ ИКАО.

Применяются стандарты и рекомендуемая практика, содержащаяся в Приложении 14 "Аэродромы" ИКАО, с учетом расхождений и отличий от стандартов и рекомендуемой практики Приложения 14, информация о которых передается в органы ИКАО.

3. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЕННЫХ АЭРОДРОМОВ ГРАЖДАНСКИМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ.

Во всех случаях использование военных аэродромов производится только по предварительному разрешению. Запросы на получение разрешения направлять по дипломатическим каналам.

4. ПОЛЕТЫ ПО КАТЕГОРИЯМ II/III НА АЭРОДРОМАХ.

4.1 Общие положения

Объявление о пригодности аэродрома для полетов по категориям II/III означает, что он надлежащим образом оборудован и что соответствующие для таких полетов процедуры установлены и применяются в соответствующих условиях.

Для защиты сигналов системы ILS установлены границы пределов руления по РД, они соответственно маркированы и обозначаются сигналами, отвечающими положениями тома I Приложения 14 ИКАО.

а) the fees and charges for landing, parking or housing of the aircraft in the hangar are the charges published from time to time by the Civil Aviation Administration (hereinafter referred to as "SCAA") in the AIP or AIC.

The fees or charges for any supplies or kind of service which may be furnished to aircraft at any aerodrome under the control of the SCAA, by the SCAA itself or on behalf of the SCAA, shall be established within the reasonable limits unless such fees and charges are levied in accordance with the preliminary agreement and may be determined from time to time by the SCAA for that aerodrome. The fees and charges referred to shall accrue from day to day and shall be payable to the SCAA on demand;

b) the SCAA has the right for the arrest of the aircraft, its parts and additional equipment in case of nonpayment of the above mentioned fees and charges;

c) if payment of such charges and fees is not made to the SCAA within 14 days after a letter demanding payment thereof has been sent by post addressed to the registered owner of the aircraft, the SCAA shall be entitled to sell, destroy or otherwise dispose of the aircraft, any of its parts and accessories and to apply the proceeds from so doing to the payment of such fees and charges;

d) neither the SCAA, nor any servant or agent of the government shall be liable for loss or damage to the aircraft, its parts or accessories or any property contained in the aircraft, howsoever such loss and damage may arise, occurring while the aircraft is on any aerodrome under the control of the SCAA or is in the course of landing at or taking off from any such aerodrome.

2. APPLICABLE ICAO DOCUMENTS.

The Standards and Recommended Practices of the ICAO Annex 14 "Aerodromes" are applied taking into consideration the differences from the ICAO Standards and Recommended Practices, notification of which shall be forwarded ICAO units.

3. THE USE OF MILITARY AERODROMES BY CIVIL AIRCRAFT

In all cases the use of military aerodromes shall be only by prior permission. The applications for getting the permission shall be directed via the diplomatic channels.

4. CATEGORY II/III OPERATIONS ON THE AERODROMES.

4.1 General.

Promulgation of an aerodrome as available for Category II/III operations means that it is suitably equipped and that procedures appropriate to such operations have been determined and are applied when relevant.

For the protection of ILS signals, the limits of taxiing along TWY are established, they are marked appropriately and designated by signals conforming to the specifications of ICAO Annex 14, Volume I.

4.2 Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры применяются на аэродромах с целью обеспечения безопасности полетов по II, III категориям и взлетах в условиях ограниченной видимости (LVP). LVP, могут вводиться в действие при высоте нижней границы облаков 100 м и ожидается дальнейшее их понижение или при ухудшении дальности видимости на ВПП (RVR) менее 1200 м и ожидается дальнейшее ее ухудшение. Как правило, LVP вводятся при высоте нижней границы облаков 60 м и дальности видимости на ВПП (RVR) менее 600 м. Взлет в условиях ограниченной видимости применяется при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 400 м.

4.3 Категории точных заходов на посадку и посадок.

Точный заход на посадку - заход на посадку и посадка по приборам с использованием точного наведения по азимуту и глиссаде при минимумах, определяемых категорией посадки.

Точный заход на посадку по категориям выполняется с использованием системы ИЛС.

Категории точных заходов на посадку и посадок.

Категория I.

Точный заход на посадку по приборам с высотой принятия решения не ниже 60 м и (или) видимости не менее 800 м, либо дальности видимости на ВПП (RVR) не менее 550 м.

Категория II.

Точный заход на посадку по приборам с высотой принятия решения ниже 60 м, но не ниже 30 м и дальности видимости на ВПП (RVR) не менее 350 м.

Категория IIIA.

Точный заход на посадку по приборам с высотой принятия решения ниже 30 м или без ограничения по высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП (RVR) не менее 200 м.

4.4 Применяемые документы ИКАО.

Приложение 6. Эксплуатация воздушных судов.
Часть 1. Международный коммерческий воздушный транспорт.

Приложение 10. Авиационная электросвязь
Том 1. Оборудование и системы.

Приложение 14. Аэродромы.
Том 1. Проектирование и эксплуатация аэродромов.

Правила аэронавигационного обслуживания:
Производство полетов воздушных судов (PANS-OPS) – Doc 8168.

Правила полетов и обслуживание воздушного движения (PANC RAC) – Doc 4444

Руководство по испытанию радионавигационных средств – Doc 8071.

Руководство по всепогодным полетам – Doc 9365-AN/910

Руководство по планированию обслуживания воздушного движения – Doc 9426-AN/924.

5. ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Нет

4.2 Low Visibility Procedures.

The Low Visibility Procedures (LVP) are applied at aerodromes for safety provision of CAT II, III operations and take-off in low visibility conditions. LVP may become effective when ceiling value is 100 m and its further lowering is expected or when RWY visual range (RVR) value decreases less than 1200 m and its further decrease is expected. As a rule, LVP are applied when ceiling value is 60 m and RVR value less than 600 m. Take-off in low visibility conditions is approved when RVR value is less than 400 m.

4.3 Categories of precision approach and landing.

Precision approach-to-land is instrument approach and landing procedure using precision approach guidance in azimuth and glide path under the minima determined according to category of precision approach.

Precision approaches by categories are carried out using ILS.

Categories of precision approach and landing.

Category I.

A precision instrument approach with a decision height not lower than 60 m and/or visibility not less than 800 m, or RVR not less than 550 m.

Category II.

A precision instrument approach with a decision height lower than 60 m but not lower than 30 m and RVR not less than 350 m.

Category IIIA

A precision instrument approach with either a decision height lower than 30 m or with no decision height and an RVR not less than 200 m.

4.4 Applicable ICAO documents

ICAO Annex 6. Operation of Aircraft.
Part I International Commercial Air Transport – Aeroplanes.

ICAO Annex 10. Aeronautical Telecommunications
Volume I Radio Navigation Aids.

ICAO Annex 14. Aerodromes.
Volume I. Aerodrome Design and Operations.

Air Traffic Service:
ICAO Doc 8168 PANS-OPS.
Aircraft Operations Flight Procedures

ICAO Doc 4444.
Rules of the Air and Air Traffic Services.

ICAO Doc 8071.
Manual on Testing of Radio-Navigation Aids

ICAO Doc 9365-AN/910.
Manual of All Weather Operations.

ICAO Doc 9426-AN/924.
Air Traffic Services Planning Manual.

5. OTHER INFORMATION.

NIL