

4.5.2 Аэропорт Ташкент и аэропорт Новый Ташкент

(1) Потребность аэропортов столичной зоны в оборудовании и сооружениях

В таблице 4.5.6 приведена сводка потребности в оборудовании и сооружениях для долгосрочного развития аэропорта в столичной зоне. Для того чтобы обслуживать воздушные суда западного производства как В-747 и удовлетворять спрос на авиаперевозки 2010 года необходимыми будут удлинение взлетно-посадочных полос и строительство здания пассажирского терминала местных авиалиний из условия того, что существующий аэропорт Ташкент будет эксплуатироваться дальше за 2010 годом.

Таблица 4.5.6 Потребность столичного аэропорта в оборудовании и сооружениях

Показатель		Существующий (Ташкент)	1-й этап (до 2005 г.)	2-й этап (2006-2010 г.)	3-й этап (2011-2015 г.)	4-й этап (2016-2020 г.)
Спрос	на пассажир. перевозки, тыс. чел.	1750	2500	3100	3800	4700
	макс. воздушн. судно	Ил86 (средн. реактивн.)			● В747(большое реактивн.)	
Развитие	летное поле	ВПП РД 4,000м частич.		● Пол. парат.	● 4400m(удлинение) ● Пол. парат. (удлинение)	
	терминал	здение пассажир. терминала		● Ремонт (международных линий) ● Распирение (местных линий)		
	авианавигацион. средства			● VOR/DME, ASIDE		● Обновление
Примечания						

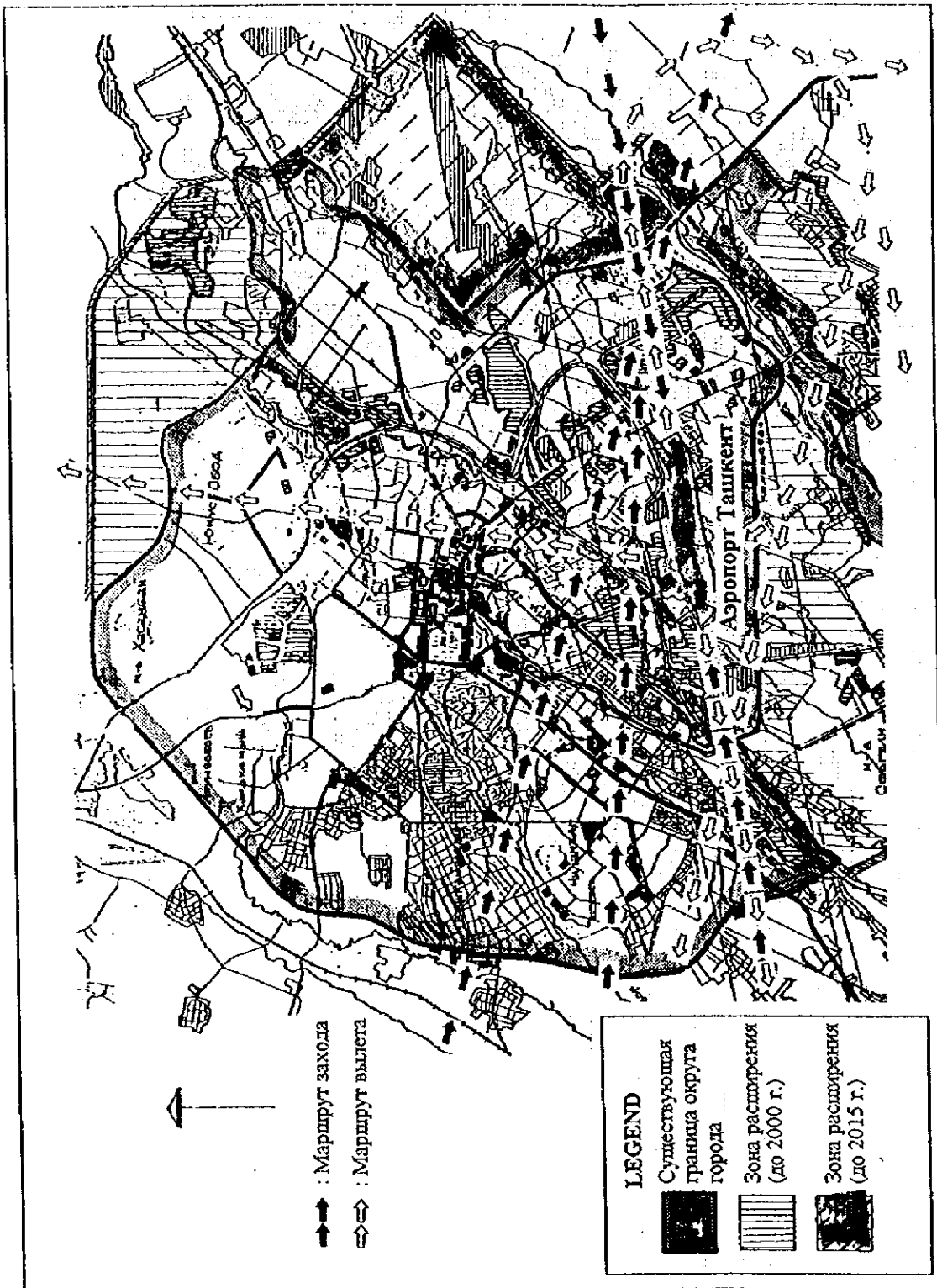
Однако, дальнейшая эксплуатация существующего аэропорта Ташкент до 2020 года может привести к столкновению со следующими проблемами:

а) Шум от воздушных судов

Аэропорт Ташкент расположен к северу города Ташкент и под курсами захода на посадку и вылета в аэропорт и из него находится густонаселенный жилой район. Как описано в разделе 5, результаты определения шумового уровня от воздушных судов, проведенное в мае 1997 года, показывают, что шумовый уровень, вызываемый воздушными судами оказался выше нормы к шумам воздушных судов в Узбекистане.

Согласно ожидаемому росту спроса на воздушные перевозки влияние шума от эксплуатации воздушных судов на жилой район будет становиться все более серьезным, а следовательно, удлинение ВПП считается нежелательным.

Рис. 4.5.1 План округа города ташкент



В дополнении к этому существующие ныне курсы захода и вылета пересекают южную часть города Ташкент, а следовательно, влияние шума от ВС в будущем будет еще распространяться по более большому району города, даже в том случае, если удлинение ВПП не было бы реализовано.

b) Препятствие со стороны развития города Ташкент

Согласно долгосрочному плану развития города Ташкент до 2015 года, показанному на Рис. 4.5.1, городской район планируется расширяться на восток и юг города. Следовательно, так как аэропорт Ташкент будет окружен городским районом, расширение аэропорта ожидается быть предметом ограничения политикой развития города.

с) Географическая трудность в расширении аэропорта

Как видно на Рис. 4.5.2, существующий аэропорт Ташкент расположен на расстоянии около 5 км от центра города и в пределах городского и густонаселенного района. На южной стороне взлетно-посадочной полосы течет река и вдоль нее расположен жилой район. Западная сторона ВПП также занята рекой и жилым районом.

Следовательно, удлинение ВПП в обо направления для удовлетворения потребности в обслуживании больших ВС таких, как B747, становится крайне затруднительным, если учесть социально-экономический аспект такой, как стоимость отвода русла реки и дорог, и необходимость освободить участок от жителей и компенсировать их.

Рис. 4.5.2 Окружающая зона аэропорта Ташкент



(2) План развития столичных аэропортов

На основе оценки вышеупомянутых обстоятельств в плане долгосрочного развития аэропортов для столицы рассматривается вопрос о строительстве нового столичного аэропорта в качестве альтернативного решения. Однако, необходимо уделить внимание размаху размера инвестиций, требуемого для нового аэропорта и удовлетворения эксплуатационной способности существующих оборудования и сооружений аэропорта.

Согласно результатам изучения спроса на воздушные движения эксплуатационная способность ВПП существующего аэропорта Ташкент приемлема к удовлетворению спроса до 2020 года. Следовательно, план долгосрочного развития столичных аэропортов изучен в следующих 2 вариантах:

Вариант-1: План развития существующего аэропорта Ташкент

По крайней мере существующие оборудование и сооружения аэропорта будут эксплуатироваться с необходимыми ремонт и усовершенствованием, за исключением удлинения ВПП.

Максимальным проектным ВС является В-767.

Вариант-2: Строительство нового аэропорта

Новый аэропорт должен строиться поэтапно, принимая в учет размер необходимых инвестиций.

Таблица 4.5.7 (I) Потребность существующего аэропорта Ташкент в оборудовании и сооружениях (Вариант-1)

Показатель			Ташкент						
			1995	2000	2005	2010	2015	2020	
Спрос	Годовой объем пассажиров, тыс. чел. на один путь	Международных	-	512	734	963	1194	1410	
		Стран СНГ	-	556	809	1069	1360	1654	
		Местных	-	786	927	1079	1241	1411	
		Всего	1,749	1854	2470	3111	3795	4475	
	Годовой объем грузов, т	Международных	-	15,285.0	20,771.0	27,670.0	32,294.0	37,210.0	
		Стран СНГ	-	4,908.0	7,830.0	10,953.0	14,310.0	17,807.0	
		Местных	-	904.0	1,753.0	2,668.0	3,642.0	4,669.0	
		Всего	14,470	21,097.0	30,354.0	41,291.0	50,246.0	59,686.0	
	Годовой объем движений воздушных судов, тыс. полетов	Международ. пассаж.	сред. реак. ВС	-	3.6	5.0	6.6	8.2	9.6
			больш. реак. ВС	-	3.6	5.0	6.6	8.2	9.6
			Стран СНГ пассаж.	-	5.6	7.8	9.7	11.8	14.5
		мини-самолетов	мал. реак. ВС	-	1.7	1.5	1.0	1.2	1.5
			сред. реак. ВС	-	0.7	1.7	2.6	2.4	2.9
			больш. реак. ВС	-	3.2	4.6	6.1	8.2	10.1
		Местных пассаж.	мини-самолетов	-	17.0	17.4	17.8	18.0	19.2
			мал. реак. ВС	-	11.1	9.1	5.9	6.6	7.6
			сред. реак. ВС	-	5.8	7.6	11.0	7.8	6.3
			больш. реак. ВС	-	-	0.7	0.8	3.6	5.3
		Пассаж. всего	-	26.2	30.2	34.1	38.0	43.3	
		Груз. ВС	-	0.9	1.2	1.6	1.9	2.3	
		Всего	34.8	27.1	31.4	35.7	39.9	45.6	
		Движения ВС в часы пика			-	13	15	16	18
	Планируемые макс. ВС (Классе) (Макс. масса)			И.86 Сред реак. ВС 215	И.86 Сред реак. ВС 215	И.86 Сред реак. ВС 215	И.86 Сред реак. ВС 215	И.86 Сред реак. ВС 215	И.86 Сред реак. ВС 215
	Пассажиры в часы пика	Международных	-	280	280	560	560	560	
		Стран СНГ	-	420	420	560	700	700	
		Местных	-	350	630	700	700	700	
	ВПП	Длина	4000	4000	4000	4000	4000	4000	
Ширина		60	60	60	60	60	60		
ВС		И.86	И.86	И.86	И.86	И.86	И.86		
Летная полоса									
	Длина	4120	4120	4120	4120	4120	4120		
	Ширина	300	300	300	300	300	300		
Рулежная дорожка	Система	Частично-параллельн.	Полно-параллельн.	Полно-параллельн.	Полно-параллельн.	Полно-параллельн.	Полно-параллельн.		
	Макс. ширина	21-22.5	23	23	23	23	23		
Перрон	Больш. реак. ВС	1	0	0	0	0	0		
	Средн. реак. ВС	35	10	14	18	22	27		
	Мал. реак. ВС	26	4	4	7	5	4		
	Мини-самолетов	0	7	6	4	4	5		
	Всего	62	21	24	29	31	36		
	Груз. ВС	-	2	2	3	4	4		
Здание пассажирск. терминаров, тыс. кв.м	Международных	39.5	4.2	4.2	8.4	8.4	8.4		
	Стран СНГ	-	6.3	6.3	8.4	10.5	10.5		
	Местных	2.9	4.2	7.6	8.4	8.4	8.4		
	Всего	42.4	14.7	18.1	25.2	27.3	27.3		
Здание грузовых терминаров, тыс. кв.м	Международных	-	3.1	4.0	5.0	5.8	6.4		
	Стран СНГ	-	1.8	2.1	2.3	2.9	3.5		
	Местных	-	0.5	0.6	0.6	0.7	0.7		
	Всего	4.3	5.4	6.6	8.0	9.4	10.6		

Таблица 4.5.7 (2) Потребность обоих аэропортов в оборудовании и сооружениях
(Вариант-2)

Показатель		Ташкент				Новый Ташкент		
		1995	2000	2005	2010	2010	2015	2020
Годовой объем пассажиров (только отбытие)	Международных		512	734		963	1,194	1,410
	Стран СНГ		556	809		1069	1,360	1,654
	Местных		786	927	1,079		1,241	1,411
	Всего	1,749	1,854	2,470	1,079	2,032	3,795	4,475
Годовой объем грузов, т	Международных		15,285	20,771		27,670	32,294	37,210
	Стран СНГ		4,908	7,830		10,953	14,310	17,807
	Местных		904	1,753	2,668		3,642	4,669
	Всего	14,470	21,097	30,354	2,668	38,623	50,246	59,686
Пассажиры в пиковые часы	Международных		280	280		770	770	770
	Стран СНГ		420	420		770	1,050	1,050
	Местных		350	630	700		700	700
Годовой объем движений воздушных судов	Международных:		3,400	4,900		6,400	7,800	9,400
	сред. реактив. ВС		3,400	4,900		5,800	7,200	8,600
	бол.ш. реактив. ВС					600	600	800
	Стран СНГ:		5,300	7,400		9,000	11,100	13,400
	мини-самолетов		1,700	1,500		1,000	1,300	1,500
	мал. реактив. ВС		700	1,600		2,400	2,300	2,700
	сред. реактив. ВС		2,900	4,300		4,900	6,700	8,200
	бол.ш. реактив. ВС					700	800	1,000
	Местных:		16,900	17,400	17,700		18,000	19,200
	мини-самолетов		11,100	9,100	5,900		6,600	7,600
	мал. реактив. ВС		5,800	7,600	11,000		7,800	6,300
	сред. реактив. ВС			700	800		3,600.0	5,300
	Подсумма	17,400	25,600	29,700	17,700	15,400	36,900	42,000
	Груз. ВС		900	1,200		1,600	1,900	2,300
	Всего		26,500	30,900	17,700	17,000	38,800	44,300
Движения ВС в пиковые часы			13	15	8	8	18	20
Планируемые макс. ВС			ИЛ-86	ИЛ-86	ИЛ-86	ИЛ-86	В-747-400	В-747-400
Тип			Ср. реакт.	Ср. реакт.	Ср. реакт.	Ср. реакт.	Бол. реакт.	Бол. реакт.
Макс. масса			215	215	215	215	395	395
ВПП	Длина	4,000	4,000	4,000	4,000	4,300	4,300	4,300
	Ширина	60	60	60	60	60	60	60
Летная полоса	Длина	4,120	4,120	4,120	4,120	4,420	4,420	4,420
	Ширина	300	300	300	300	300	300	300
Рулежная дорожка	Система	Частич. параллельн.	Полностью параллельн.	Полностью параллельн.	Полностью параллельн.	Полностью параллельн.	Полностью параллельн.	Полностью параллельн.
	Макс. ширина	22.5	23.0	23.0	23.0	232.0	23.0	23.0
Требуемое место стоянки для перрона на:	Больш. реактив. ВС	1				4	5	6
	Сред. реактив. ВС	35	10	14	2	11	17	20
	Мал. реактив. ВС	26	4	4	6	1	5	4
	Мини-самолеты	0	7	6	3	1	4	5
	Подсумма	62	21	24	11	17	31	35
Требуемая площадь для здания пассажирского терминала	Грузовые ВС		2	2		3	4	4
	Международного	39,500	4,200	4,200		11,600	11,600	11,600
	Стран СНГ		6,300	6,300		11,600	15,800	15,800
	Местного	2,900	4,200	7,600	8,400		8,400	8,400
	Всего	42,400	14,700	18,100	8,400	23,200	35,800	35,800
Требуемая площадь для здания грузового терминала	Международного		3,100	4,000		5,000	5,800	6,400
	Стран СНГ		1,800	2,100		2,300	2,900	3,500
	Местного		500	600	640		700	700
	Всего	4,300	5,400	6,700	640	7,300	9,400	10,600

4.5.3 План развития существующего аэропорта Ташкент

(1) План развития

По крайней мере существующие оборудование и сооружения аэропорта будут эксплуатироваться с необходимым ремонтом и усовершенствованием, за исключением удлинения ВПП. Максимальным проектным ВС является В-767. Согласно прогнозу спроса на воздушные движения ожидается обслуживание международных рейсов самолетами В-747, а следовательно, требуемая длина ВПП будет составлять 4400 м. Однако, как было упомянуто выше, удлинение ВПП крайне затруднительно, и кроме того эксплуатация В-747 будет сопровождаться рядом ограничений. В Таблице 4.5.7 (1) приведена потребность в оборудовании и сооружениях из условия максимального ВС В-767.

В Таблице 4.5.8 приведен план развития существующего аэропорта, а на Рис. 4.5.3 приведен его генплан по состоянию на 2020 год.

Таблица 4.5.8 План развития существующего аэропорта Ташкент

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г.)	2-й этап (2006- 2010 г.)	3-й этап (2011- 2015 г.)	4-й этап (2016- 2020 г.)
Спрос	на пассаж. перевозки, тыс. чел.	1750	2500	3100	3800	4300
	максимальное ВС	Ил86 (сред. реак. ВС)	Ил86/В767(средн. реактивное ВС)			
Развитие	Летно е поле	ВПП РД	4000м частич.	<input type="radio"/> Полностью параллельная <input type="radio"/> Усовершенствование РД <input type="radio"/> Усовершенствование перрона		
		покрытие		<input type="radio"/> Укладка верхнего слоя/ ВПП/РД/перрона <input type="radio"/> Ремонт (международных линий) <input type="radio"/> Расширение (местных линий) <input type="radio"/> Ремонт (мест. междунар.)		
	терми нал	здание пассажир. терминала		<input type="radio"/> VOR/DME, ASDE <input type="radio"/> Обновление <input type="radio"/> Метеорологический радиолокатор		
		Авианавигационные средства		<input type="radio"/> FANS		
Примечания						

(2) Планирование оборудования и сооружений

а) Взлетно-посадочные полосы

• Главная ВПП

Укладка верхнего слоя покрытия ВПП была окончена недавно. В результате покрытие стало иметь достаточную прочность (RCN60/R/B/W/T) для эксплуатации реактивных самолетов среднего класса, а следовательно, в короткий будущий срок не требуется обновление покрытия ВПП. Однако, на 3-м этапе будет требоваться укладка верхнего слоя минимальной толщины (8см) как прием по техническому уходу.

- Вторая ВПП

Вторая ВПП (08R/26L) размерами 3900 м длины и 45 м ширины достаточна для работы реактивных самолетов среднего класса для международных полетов. Только для нее нужно будет возведение боковой полосы безопасности ВПП.

Укладка верхнего слоя ВПП была закончена недавно с приданием ВПП достаточной прочности (PCN50/R/B/W/T) для обслуживания реактивных самолетов среднего класса. Следовательно, возведение покрытия для ВПП пока не надобится. Однако, во время осуществления плана 3-го этапа должно будет возведение минимального верхнего слоя (8 см толщины) в качестве технического ухода поверхности ВПП.

- b) Рулежные дорожки

Существующая параллельная дорожка не соответствует требованиям ИКАО, а следовательно, усовершенствование желательно.

Ширина рулежной дорожки равна 21-22,5 м. Понадобятся работы для расширения ширины и возведения обочин для эксплуатации реактивных самолетов среднего класса.

Прочность рулежных дорожек №1-№6, покрытых цементным бетоном составляет PCN 60-70/R/B/X/T. Так как поверхностное состояние покрытия крайне ухудшено, будет надобиться возведение верхнего слоя покрытия асфальтобетоном толщиной 20 см. Рулежные дорожки №11-№15 с прочностью PCN50/F/C/Y/T будут также нуждаться в укладке верхнего слоя асфальтобетона толщиной в 10 см.

- c) Перроны

В состав перронов входят в настоящее время перрон для высокопоставленных лиц (VIP) площадью 2,2 га, для международных рейсов (11,4 га) и местных полетов (9,5 га), имеющие достаточную вместимость для будущего спроса. Только требуется укладка верхнего слоя поверх существующего покрытия.

- d) Аэровокзальный комплекс

- Здание пассажирских терминалов

Так как здание пассажирских терминалов международных линий и линий в страны СНГ имеет площадь пола 39500 м², достаточную против требуемой площади, равной 27300 м² на 2020 г., расширение здания не будет требоваться, за исключением ремонтных работ существующих пространств.

Поскольку здание пассажирских терминалов местных авиалиний с площадью 2920 м² будет не справляться со спросом на 2020 г. (требуемая

площадь будет равна 8400 м^2), в течение 1-го этапа потребуется расширение. Расширять здание рекомендуется в сторону воздушной зоны.

- Здание грузового терминала

Существующее здание грузового терминала имеет площадь пола, равную 4300 м^2 , которая оказывается недостаточной против требования (10640 м^2) на 2020 г. Следовательно, расширение здания необходимо. Так как для расширения здания в сторону привокзальной площади нет места, расширение здания грузовых терминалов будет осуществляться в сторону воздушной зоны, но, при этом понадобится перемещение существующих мест стоянки.

- Автомобильные стоянки

Существующая площадка для стоянки автомобилей имеет площадь 10000 м^2 , которая недостаточна против потребности на 2020 г. (54950 м^2). Следовательно, ее расширение планировано к восточной стороне существующей площадки.

- Здание УВД с КДП

Существующее здание УВД с КДП было обновлено в 1996 году и имеет достаточную вместимость против требования до 2020 г., так как не планируются удлинение ВПП и установка авианавигационных средств.

Существующая пожарно-спасательная станция имеет достаточное место против потребности до 2020 г, в связи с чем расширение на надобится.

- Зона обслуживания воздушных судов

Расширение существующей зоны обслуживания воздушных судов не требуется, так как существующая зона (21300 м^2) достаточна против потребности к 2020 г. (29300 м^2).

- Топливное хозяйство воздушных судов

Расширение существующего топливного хозяйства не требуется, так как существующая емкость (24000 кл) остается достаточной против потребности к 2020 г. (8140 кл).

- Другое оборудование и сооружения

Другие оборудование и сооружения такие, как здание для VIP и административное здание будут использоваться дальше без больших капиталовложений для усовершенствования.

е) **Авианавигационные средства и система УВД**

План развития авианавигационных средств приведен в п. 4.6 настоящей главы, а исследование системы УВД — в п. 4.7.

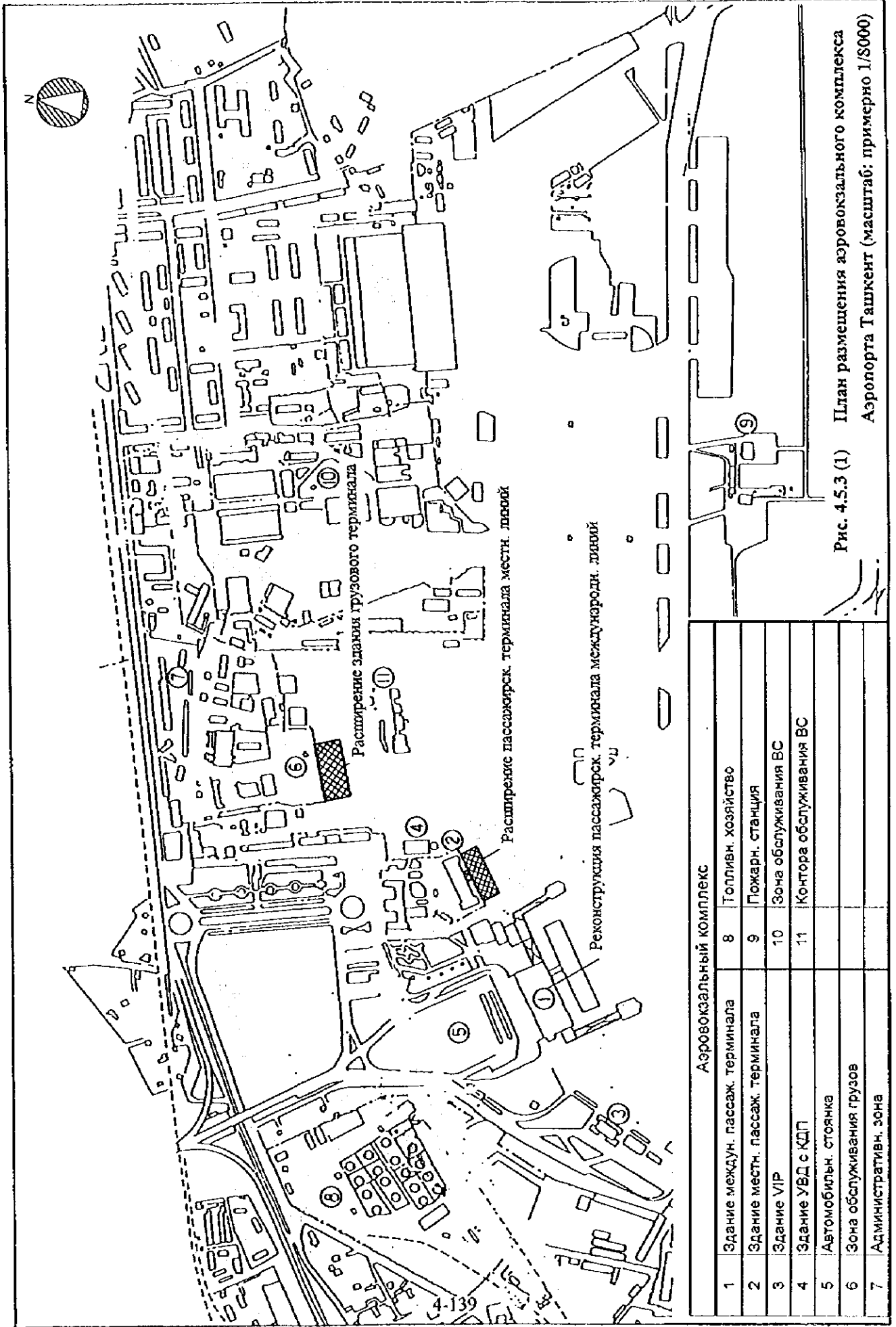
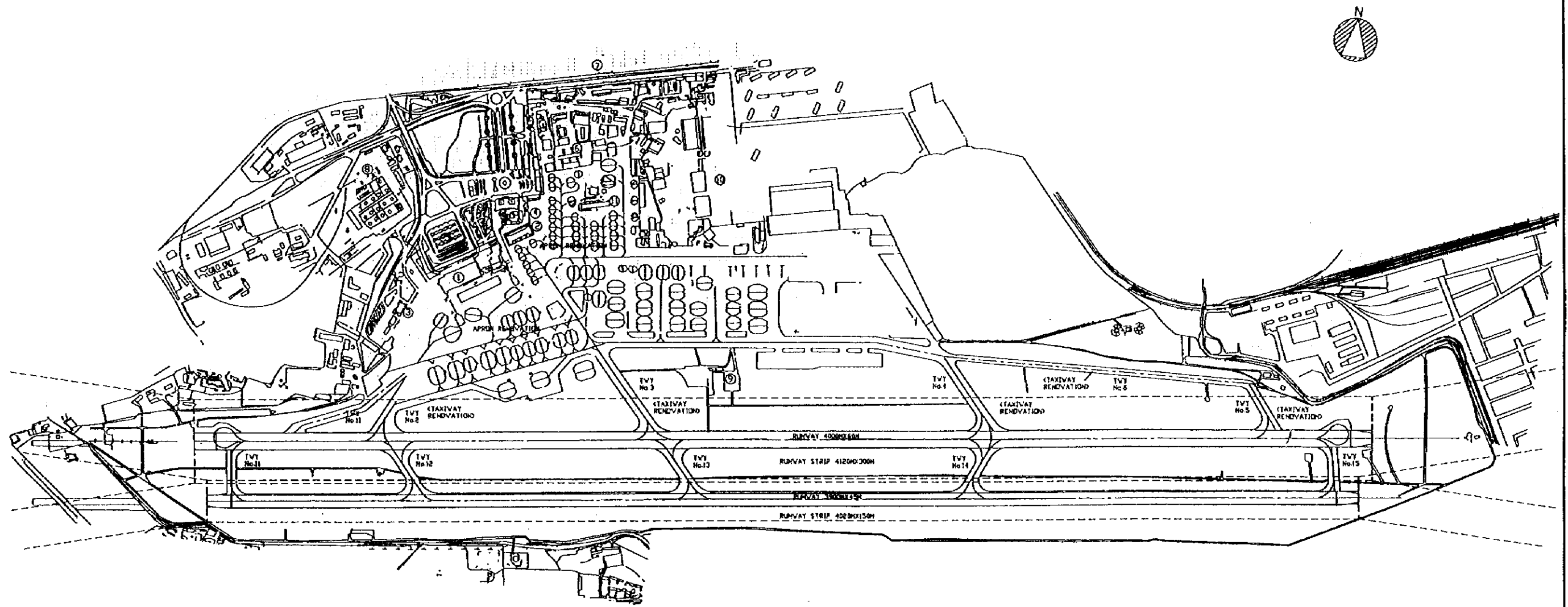


Рис. 4.5.3 (1) План размещения аэровокзального комплекса
Аэропорта Ташкент (масштаб: примерно 1/8000)

Аэровокзальный комплекс	
1	Здание междун. пассаж. терминала
2	Здание местн. пассаж. терминала
3	Здание VIP
4	Здание УВД с КП
5	Автомобильн. стоянка
6	Зона обслуживания грузов
7	Административн. зона
8	Топливн. хозяйство
9	Пожарн. станция
10	Зона обслуживания ВС
11	Кочегора обслуживания ВС



Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г.)	2-й этап (2006- 2010 г.)	3-й этап (2011- 2015 г.)	4-й этап (2016- 2020 г.)
Летное поле	ВПП	4000м частич.	<input type="checkbox"/> Полностью параллельная <input type="checkbox"/> Усовершенствованье РД <input type="checkbox"/> Усовершенствование перрона			
	РД покрытие		<input type="checkbox"/> Укладка верхнего слоя/ ВПП/РД/перрона <input type="checkbox"/> Усовершенствование перрона			
терминал	здание пассажир. терминала	<input type="checkbox"/> Ремонт (международных линий) <input type="checkbox"/> Расширение (местных линий)				
		<input type="checkbox"/> Ремонт (мест. междунар.)				
Авианavigационные средства		<input type="checkbox"/> VOR/DME, ASDE <input type="checkbox"/> Обновление метеорологического радиолокатора				
		FANS <input type="checkbox"/>				

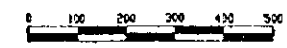


Рис. 4.5.3 (2) План развития аэропорта Ташкент (2020 г.)

Аэровокзальный комплекс				Данные аэропорта				Республика Узбекистан Национальная авиакомпания "Узбекистан Хаво Йуллари"	
1	Здание междун. пассаж. терминала	8	Топливн. хозяйство	Наименование аэропорта	Ташкент	Высота над уровнем моря	431 м	Исследование по развитию воздушного транспорта в республике Узбекистан	
2	Здание местн. пассаж. терминала	9	Пожарн. станция	Класс	I	Справочн. темп. воздуха	29°C		
3	Здание VIP	10	Зона обслуживания ВС	Область	Ташкент	Взлетно-посадочные полосы	4000 x 60 м	Аэропорт	Аэропорт Ташкент
4	Здание УВД с КДП	11	Контора обслуживания ВС	Главн. город	Ташкент	Направление (истин. север)	3900 x 45 м	Наименование чертежа	Генплан аэропорта (2020 г.)
5	Автомобильн. стоянка			Расстояние от города	6 км на юг	ВПП для посадки*	08L/08R/26R	Дата	Масш.
6	Зона обслуживания грузов			Географические координаты	Сев. 41°15'24"	Категория системы посадки*	CAT-II		
7	Административн. зона				Вост. 069°16'24"				

4.5.4 План развития аэропорта Новый Ташкент (Вариант-2)

(1) План развития

Функциональное распределение существующего и нового аэропортов в случае Вариант-2 развития (пофазное строительство нового аэропорта) планировано так, как показано в Таблице 4.5.9. Новый аэропорт планирован на открытие к эксплуатации в течение 2-го этапа.

Таблица 4.5.9 Функциональное распределение аэропортов столицы

Аэропорт	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006-2010г)	3-й этап (2011-2015г)	4-й этап (2016-2020г)
Ташкент	Усовершенствование существующих оборудования и сооружений Местные, в страны СНГ и международные полеты			
	→		Только местные полеты	Оборудование для техобслуживания →
Новый Ташкент	Развитие фазы I	Развитие фазы II		Все полеты →
		Международные и в страны СНГ полеты		
Примечания	● Большое реактивное ВС (B747)			

Подготовка к проекту строительства нового аэропорта в целях обслуживания только международных полетов и полетов в страны СНГ будет начата в течение 1-го этапа и она будет закончена в течение 2-го этапа. Проект расширения нового аэропорта для обслуживания всех полетов из аэропорта Ташкент будет продвигаться в течение 3-го этапа. После окончания проекта оборудование для технического обслуживания и взлетно-посадочные полосы будут оставаться в существующем аэропорте. Основываясь на вышеупомянутом плане, в Таблице 4.5.7 (2) приведем потребность в оборудовании и сооружениях аэропортов как существующего, так и нового. Как показано на Рис. 4.5.4, намеченный участок, выбранный стороной НАК, для строительства нового аэропорта находится на 40 км на юго-западе от города Ташкент вблизи села Алмазар в Чиназе, и между государственной дорогой М-39 и железнодорожными линиями.

Место под строительство нового аэропорта представляет собой, в общем, плоскоровную местность и развивалось как земельный участок под возделывание хлопчатника. Предполагается, что на намеренном участке площадью 1500 га может быть население 500 жителей.

Развитие нового аэропорта планируется осуществляться в 2 фазы. Первая фаза будет ориентирована на развитие аэропорта, обслуживающего международные полеты и в страны СНГ, а вторая фаза будет направлена на оборудование и сооружения для местных авиадвижений. Это показано в Таблице 4.5.10. На Рис. 4.5.5 приведен генплан нового аэропорта к 2020 году.

Рис. 4.5.4 Месторазмещение участка под строительство аэропорта Новый Ташкент

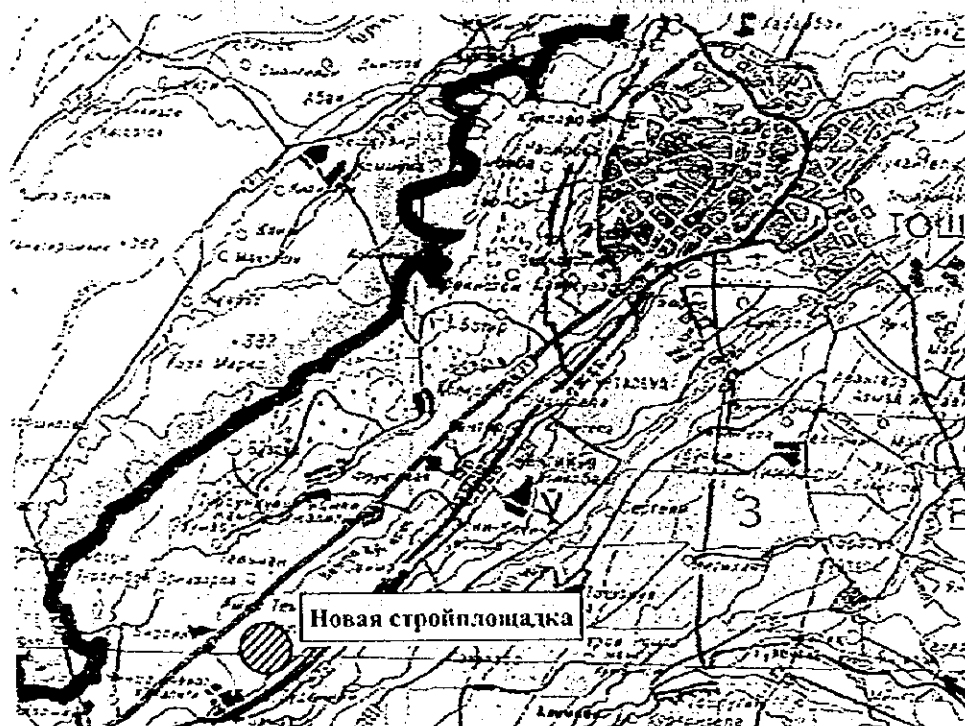


Таблица 4.5.10 Развитие аэропорта Новый Ташкент (Класс I)

Показатель		1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006-2010г)	3-й этап (2011-2015г)	4-й этап (2016-2020г)
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.		2000 =>(межд. народ./в страны СНГ)	3800 =>(мн/СНГ/местн.)	4700
	макс. воздушное судно		○ B747 (большое реактив. ВС)		
Раз- витие	Летное поле	ВПП	Фаза I ○ 4300 м		
		РД	Фаза I ○ полно-параллельная		
	Терминалы	Перрон	Фаза I ○ Перрон меж. народ. и в страны СНГ линий		
			○ Перрон мест. линий		
Терминалы	здание пассажир. терминала	Фаза I ○ Меж. народ. линий			
Авиана- виган. средства		○ Фаза II местных линий			
Примечания		○ Cat-II ILS, VOR/DME, ASR/SSR ○ УВД, метеоборудование, свето-технич. оборудование летного поля FANS ○			

(2) Планирование оборудования и сооружений

а) Взлетно-посадочные полосы

Длина главной взлетно-посадочной полосы планируется равной 4300 м для обеспечения приема воздушных судов класса В747 без никаких ограничений в взлетно-посадочных операциях. Размещение ВПП планируется с учетом возможности строительства второй ВПП, так как новый аэропорт должен будет работать круглосуточно в 24 часа и вторая ВПП должна служить в качестве поддержки главной ВПП.

б) Рулежные дорожки

Для программы развития фазы I запланировано строительство параллельной рулежной дорожки, а для программы фазы II планирована высокоскоростная выходная РД по причине смешанной эксплуатации, начиная с мини-самолетов и кончая большим реактивными самолетами, включая ВС для местных авнамаршрутов.

в) Перроны

Место стоянки ВС планируется по принципу по схеме “заход носом вперед на собственной тяге и выход буксировщиком”. Стоянки будут размещаться в линейной схеме в соответствии с концептом здания терминалов.

г) Аэровокзальный комплекс

• Здание пассажирских терминалов

Развитие аэровокзального комплекса планируется в две фазы. Фаза I будет включать здание пассажирских терминалов международных линий и линий в страны СНГ, а фаза II включает здание пассажирского терминала для местных авиалиний.

Требуемая площадь пола здания пассажирских терминалов международных линий и линий в страны СНГ предполагается равной 27400 м², а она для здания пассажирского терминала местных авнамаршрутов составляет 8400 м².

Обслуживание пассажиров международных линий и в страны СНГ планировано осуществить двумя потоками в целях разделения пассажиров между отбытием и прибытием.

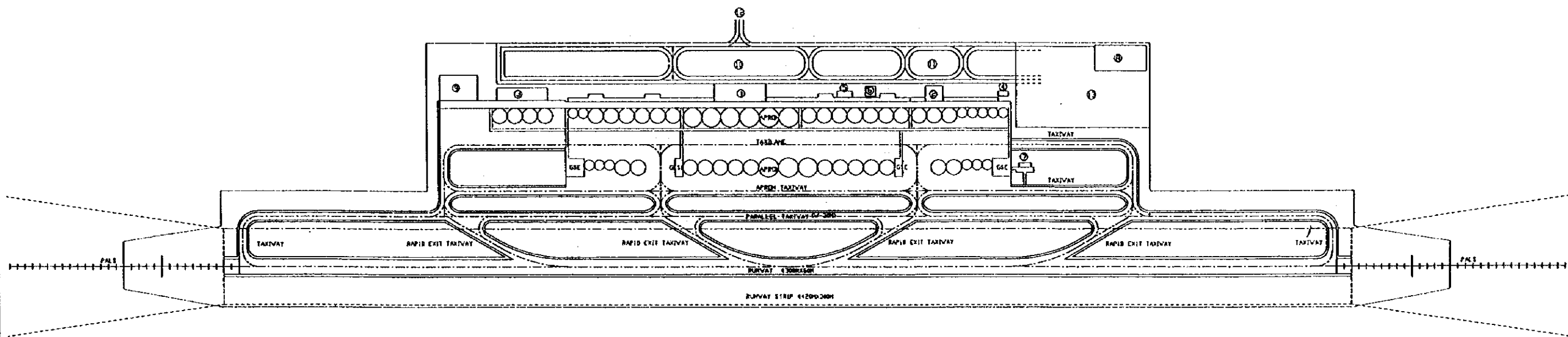
• Другие оборудование и сооружения

Здание УВД с КДП планируется с размещением в центре аэровокзального комплекса в целях обеспечения прямой обзорности на концы ВПП.

Остальное оборудование и сооружения такие, как автомобильные стоянки, здание грузового терминала, пожарно-спасательная станция, топливное хозяйство ВС и оборудование для технического обслуживания ВС планируются с учетом их требований и функций.

(3) Авианавигационные средства и система УВД

Авианавигационные средства, требуемые для полетов по системе посадки по приборам категории CAT-II (CAT-II ILS), планируется для фазы I программы развития. Конечный центр радиолокационного управления заходом на посадку для аэропортов как существующего, так и нового планируется осуществить на новом аэропорте. Подробный план авианавигационных средств и систем УВД приведен в п. 4.6 и п. 4.7 соответственно.



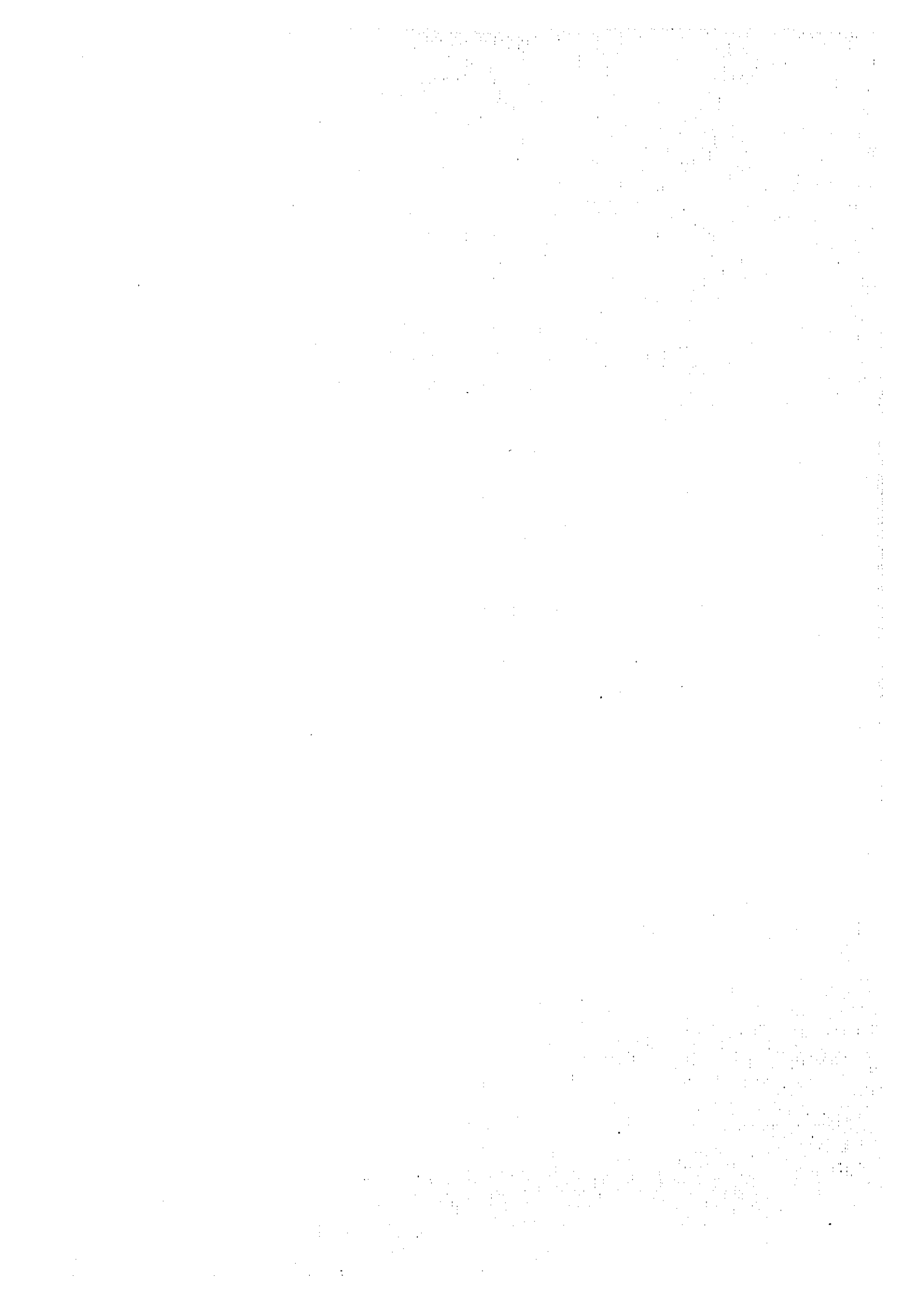
Показатель		1-й этап (до 2005 г.)	2-й этап (2006-2010г.)	3-й этап (2011-2015г.)	4-й этап (2016-2020г.)
Летное поле	ВПП		Фаза I O 4300 м		
	РД		Фаза I O полно-параллельная		
Перрон			Фаза I O Перрон меж. народ. и в страны СНГ линий		
				O Перрон мест. линий	
Терминалы	здание пассажир. терминала		Фаза I O Меж. народ. линий		
	здание терминала			O Фаза II местных линий	
Автонавигационные средства			O Cat- II ILS, VOR/DME, ASR/SSR		
			O УВД, метеоборудование, светотехнич. оборудование летного поля		FANS O

Рис. 4.5.5 План развития аэропорта Новый Ташкент (2020 г.)

Аэровокзальный комплекс			
1	Здание междунар. пассаж. терминала	8	Топливн. хозяйство
2	Здание местн. пассаж. терминала	9	Ангар
3	Здание междунар. грузов. терминала	10	Международн. автостоянка
4	Здание местн. грузов. терминала	11	Местн. автостоянка
5	Здание УВД с КДП	12	Подъездная дорога
6	Электростанция	13	Общешитие, операционный центр, т.п.
7	Пожарно-спасател. станция		

Данные аэропорта			
Наименование аэропорта	Новый Ташкент	Высота над уровнем моря	(350 м)
Класс	I	Справочн. темп. воздуха	—
Область	Ташкент	Взлетно-посадочные полосы	4300 x 60 м
Главн. город	Ташкент	Направление (истинн север)	—
Расстояние от города	40 км юго-запад	ВПП для посадки*	—
Географические координаты	—	Категория системы посадки*	CAT-II

Республика Узбекистан			
Национальная авиакомпания "Узбекистан Хаво Йуллари"			
Исследование по развитию воздушного транспорта в республике Узбекистан			
Аэропорт	Аэропорт Новый Ташкент		
Наименование чертежа	Генплан аэропорта (2020 г.)		
Дата		Масш.	



4.5.5 План развития аэропорта Наманган

(1) План развития

Аэропорт Наманган относится к числу аэропортов класса II. Существующая взлетно-посадочная полоса имеет наклон 1,58%, чем не соответствует требованиям (1%) как ИКАО, так и МАК. В период 1-го этапа потребуются удлинение ВПП в целях обслуживания реактивных самолетов среднего класса как В-767.

Однако, исправление наклона ВПП с одновременным удлинением ВПП потребовало бы большого размера инвестиций и закрытия самой ВПП, а следовательно, это не рекомендуется. Принимая в учет то, что аэропорт Наманган будет ожидаться обслуживать международные полеты и полеты в страны СНГ, наклон ВПП должен был бы соответствовать норме ИКАО. Следовательно, для долгосрочного развития аэропорта Наманган будет выгодно строительство новой ВПП. Требуемая длина новой ВПП будет равна 3300 м. В таблице 4.5.11 приведена сводка плана развития аэропорта Наманган.

Таблица 4.5.11 План развития аэропорта Наманган (Класс II)

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.	40 (1995г)	390	490	590	700
	макс. воздушное судно	ИЛ 76	○ В767 (средний реактивный самолет)			
Раз- витие	Летное поле	ВПП	3270 м частично- пара- лельная	○ Новая ВПП 3300 м		
		РД		○ Полно- параллельная		
	Терми- наль	Перрон		○ Удлинение		
		Покрытие		○ Укладка верхнего слоя (РД и перрон)		
	Здание пассажир. терминала		○ Международное (новое)	○ Расширение (местное)		
	Авиана- вигат. средства		○ Cat-I ILS, ASR/SSR, VOR/DME			
			○ УВД, метеооборудование, свето- техническое оборудование летного поля			FANS ○
Примечания						

(2) Планирование оборудования и сооружений

а) Взлетно-посадочные полосы

Новая взлетно-посадочная полоса планируется в южную сторону существующей ВПП с отдалением между собой 225 м с тем, чтобы уменьшить помехи в эксплуатации существующей ВПП в течение

строительства новой ВПП. Это показано на Рис. 4.5.6. Ширина новой ВПП будет приниматься равной 45 м в соответствии с нормой ИКАО, несмотря на ширину существующей ВПП, равную 50 м. После окончания строительства новой ВПП существующая ВПП будет использоваться в качестве рулежной дорожки.

в) Рулежные дорожки

Существующая взлетно-посадочная полоса будет превращаться в параллельную рулежную дорожку, а существующие три рулежные дорожки будут подключаться к новой ВПП.

Существующие рулежные дорожки имеют ширину соответственно 20 м. Они будут расширяться до 23 м с приданием обочин шириной 7,5 м.

Прочность покрытия составляет PCN 33/F/C/X/T для существующих рулежных дорожек, что недостаточно для эксплуатации самолета В-767. Кроме того, на поверхности покрытия отмечается ухудшение. Следовательно, в течение 1-го этапа потребуются возведение верхнего слоя толщиной 19 см поверх покрытия существующей ВПП и толщиной 8 см для существующих рулежных дорожек соответственно.

с) Перроны

Вместимость перрона соответствует требованию спроса в течение 1-го этапа. Однако, будет необходимо возделывать верхний слой покрытия. В течение 3-го этапа понадобятся расширение перрона и укладка верхнего слоя поверх покрытия.

д) Аэровокзальный комплекс

• Здание пассажирских терминалов

Существующее здание пассажирских терминалов имеет площадь пола, равную 4219 м² и достаточную для удовлетворения спроса до 2020 года. В течение 1-го этапа понадобится строительство нового здания пассажирского терминала международных рейсов, имеющего площадь пола 4200 м², и строительство нового здания пассажирского терминала рейсов в страны СНГ с площадью пола 4200 м².

Эти два здания возможно размещать в зоне между перроном и существующим зданием пассажирских терминалов.

• Здание грузовых терминалов

Требуемая площадь здания грузовых терминалов в 2020 г предполагается составлять 3500 м². В настоящее время нет специально назначенного грузового здания. Однако, здание, находящееся полупостроенным к

югу терминальной зоны, может использоваться для этой цели с соответствующим ремонтом.

- Зона автостоянки

Существующая автостоянка имеет вместимость на 80 автомобилей (1100 м²). Требуемая вместимость по состоянию на 2020 год будет составлять на 660 автомобилей (23100 м²). Следовательно, необходимо расширение.

- Здание УВД с КДП и административный комплекс

Здание УВД с КДП, административное здание и подстанция электроснабжения планируются развиваться в течение 1-го этапа в соответствии с усовершенствованием авианавигационных средств.

- Пожарно-спасательная станция

По пожарно-спасательной категории согласно правилам ИКАО аэропорт Наманган относится к классу "6", что требует для пожарно-спасательной станции площади, равной 600 м². Существующая станция (450 м²) будет расширяться в течение 1-го этапа.

- Топливное хозяйство ВС

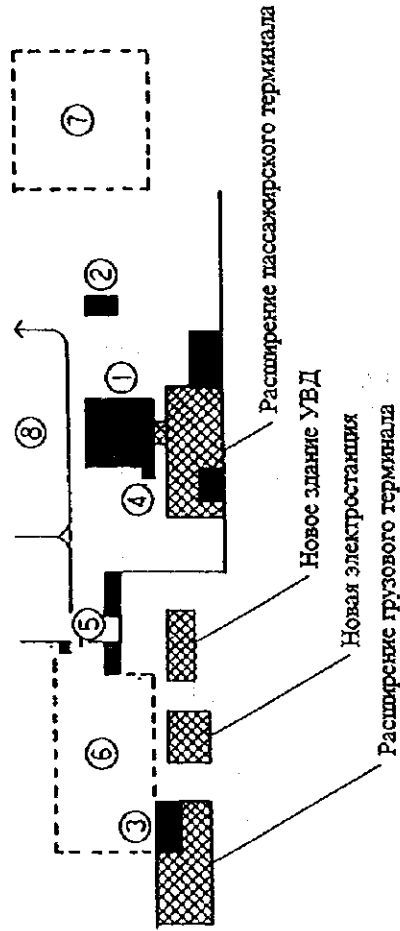
Емкость хранения существующего топливного оборудования составляет 4000 кл и достаточна против спроса периода 2020 года (540 кл).

- Другие оборудование и сооружения

Другие оборудование и сооружения такие, как здание для VIP и оборудование для технического обслуживания для аэропорта и автотранспортных средств будут использоваться с проведением обычного ухода.

е) Авианавигационные средства и система УВД

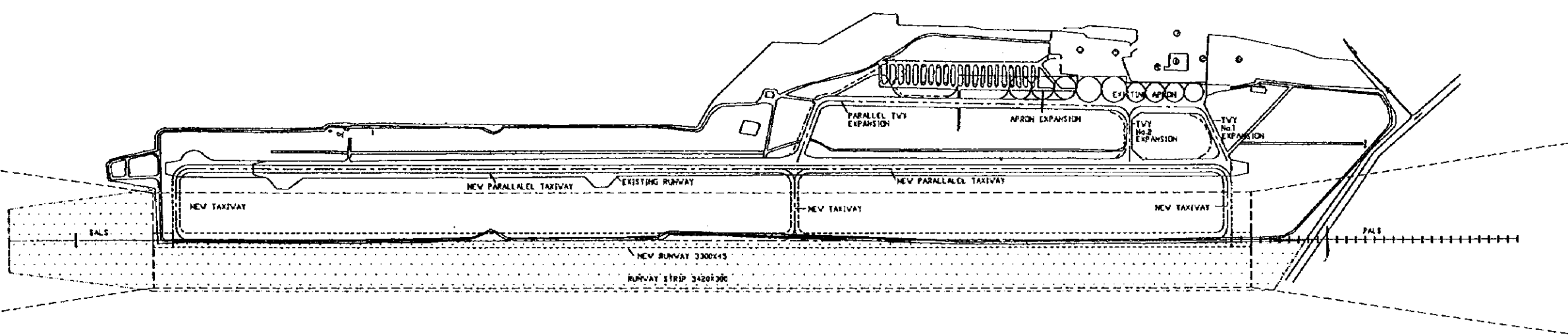
Авианавигационные средства, необходимые для полетов по системе посадки по приборам категории CAT- I (CAT- I ILS) планируются устанавливаться в течение 1-го этапа. Подробный план развития авианавигационных средств и обсуждение системы УВД приведены в п. 4.6 и п. 4.7 соответственно.



Перрон (со стороны аэродрома)

Рис. 4.5.6 (1) План размещения аэровокзального комплекса
Аэропорта Наманган (масштаб: примерно 1/5000)

Аэровокзальный комплекс	
1	Здание пассаж. терминалов
2	Здание для VIP
3	Грузов. склад (под строительством)
4	КДП
5	Административн. здание
6	Склад и гараж
7	Топливн. хозяйство
8	Автостоянка



Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г.)	2-й этап (2006- 2010г.)	3-й этап (2011- 2015г.)	4-й этап (2016- 2020г.)
Летное поле	ВПП	3270 м частично- параллельн.	○ Новая ВПП 3300 м			
	РД		○ Полно- параллельная			
Перрон	Покрытие		○ Удлинение			
	Здание пассажир. терминала		○ Укладка верхнего слоя (РД и перрон)			
Терминалы	Здание пассажир. терминала		○ Международное (новое)		○ Расширение (местное)	
	Авианавигационные средства		○ Cat-I ILS, ASR/SSR, VOR/DME ○ УВД, метеоборудование, светотехнич. оборудование летного поля FALS ○			

Рис. 4.5.6 (2) План развития Аэропорта Наманган (2020 г.)

Аэровокзальный комплекс			
1	Здание пассаж. терминалов	8	Автостоянка
2	Здание для VIP		
3	Грузов. склад (под строительством)		
4	КДП		
5	Административн. здание		
6	Склад и гараж		
7	Топливн. хозяйство		

Данные аэропорта			
Наименование аэропорта	Наманган	Высота над уровнем моря	515 м
Класс	II	Справочн. темп. воздуха	—
Область	Наманган	ВПП	3300 м
Главн. город	Наманган	(существующ.)	(3000 м)
Расстояние от города	8 км юго-запад	Направление (истин. север)	Сев.112°33'Вост.
Географические координаты	Сев. 40°59'05"	ВПП для посадки*	28
	Вост. 071°33'27"	Категория системы посадки*	CAT-I

Республика Узбекистан			
Национальная авиакомпания "Узбекистан Хаво Йуллари"			
Исследование по развитию воздушного транспорта в республике Узбекистан			
Аэропорт	Аэропорт Наманган		
Наименование чертежа	Генплан аэропорта (2020 г.)		
Дата		Масш.	

4.5.6 План развития аэропорта Андижан

(1) План развития

Аэропорт Андижан относится к числу аэропортов класса III. План развития аэропорта приведен в Таблице 4.5.12. В течение 1-го этапа плана будет осуществляться удлинение взлетно-посадочной полосы с 2900 м до 3000 м вследствие ввода самолета B-767.

В настоящее время местным органом рассматривается вопрос о строительстве новой параллельной взлетно-посадочной полосы для исключительного обслуживания гражданской авиации, поскольку существующий комплекс летного поля управляется военной силой.

Для плана развития аэропорт Андижан исследованы следующих два варианта:

- Вариант-1: строительство новой ВПП;
- Вариант-2: удлинение существующей ВПП.

Таблица 4.5.12 План развития аэропорта Андижан (Класс III)

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.	59 (1995 г)	620	760	920	1080
	макс. воздушное судно	Tu 154	○ B767 (сред. реактивный самолет)			
Раз- витие	Летное поле	ВПП	2900 м	○ 3000 м (строительство новой ВПП или удлинение)		
		РД	Полно-параллельн.	○ Полно-параллельная с удлинением		
	Терминалы	Покрытие		○ Укладка верхнего слоя ВПП (в случае удлинения)		
				○ Расширение и укладка верхнего слоя РД		
Терминалы	здание пассажир. терминала		○ Расширение (международ.)		○ Расширение	
Авиана- виган. средства			○ Cat-I ILS, VOR/DME ASR/SSR			
			○ УВД, метеооборудование, светотехнич. оборудование летного поля			
Примечания			FANS ○			

(2) Планирование оборудования и сооружений

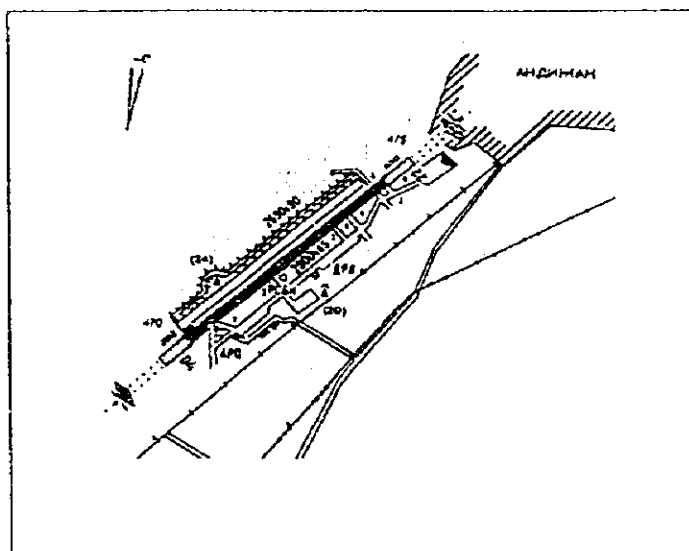
а) Взлетно-посадочные полосы

Новая взлетно-посадочная полоса располагается в северной стороне существующей ВПП с расстоянием от последней 225 м.

В случае удлинения существующей ВПП это возможно к западу, так как на востоке расположен густонаселенный жилой район.

Существующая ВПП имеет длину 2900 м и ширину 45 м без боковых полос безопасности. Возведение боковых полос безопасности будет осуществляться одновременно с удлинением ВПП. Что касается покрытия, прочность покрытия существующей ВПП соответствует PCN 14/R/A/W/T, что требует укладки верхнего слоя толщиной в 20 см асфальтобетоном.

Рис. 4.5.7 Окружающая обстановка аэропорта Андижан



b) Рулежные дорожки

Под управлением НАК находится рулежная дорожка только №8. Однако, согласно возрастающему спросу на воздушные движения и вводу самолета В767 параллельная рулежная дорожка и рулежные дорожки №1, 2 и 7 будут нуждаться в усовершенствовании для обслуживания гражданской авиации.

В случае строительства новой ВПП три (3) существующих РД будут дополнительно подключаться к новой ВПП, соединяя ее с существующей ВПП.

Ширина РД составляет 28 м для параллельной РД, 26 м для РД №1 и 23 м для РД №8 соответственно. Расширение РД не надобится. Однако, надобится возведение обочин с обеих сторон РД шириной в 5 м каждая для параллельной РД, 6 м для РД №1 и 7,5 м для РД №8.

Ширина РД №2 равна 18 м, РД №7 равна 20 м. Обе РД нуждаются в расширении до 23 м с возведением с обеих сторон обочины шириной 7,5 м.

Так как покрытия эксплуатируемых рулежных дорожек, находящихся под военным управлением, выполнены цементным бетоном и асфальтобетоном, и прочность РД №1 (PCN 14/R/A/W/G), №2, №7 и параллельной РД (20/F/C/X/G) недостаточна для эксплуатации самолета В767, понадобится укладка верхнего слоя толщиной 20 см.

Существующей РД №8, находящейся под управлением НАК, сделана укладка верхнего слоя в 1996 году и прочность покрытия этой дорожки оказывается достаточной для приема самолета с реактивными двигателями среднего класса. Однако, на 3-м этапе продвижения плана будет надобиться возведение верхнего слоя толщиной 5 см в целях восстановления ровности поверхности, вышедшей по истечению эксплуатационного срока.

с) Перроны

Аэропорт Андижан большей частью занят военными оборудованием и сооружениями. Существующий перрон, предназначенный для обслуживания гражданской авиации, размещен в незначительной зоне в западном углу территории аэропорта. Следовательно, линейная компоновка мест стоянки воздушных судов перед зданием пассажирских терминалов физически затруднительна.

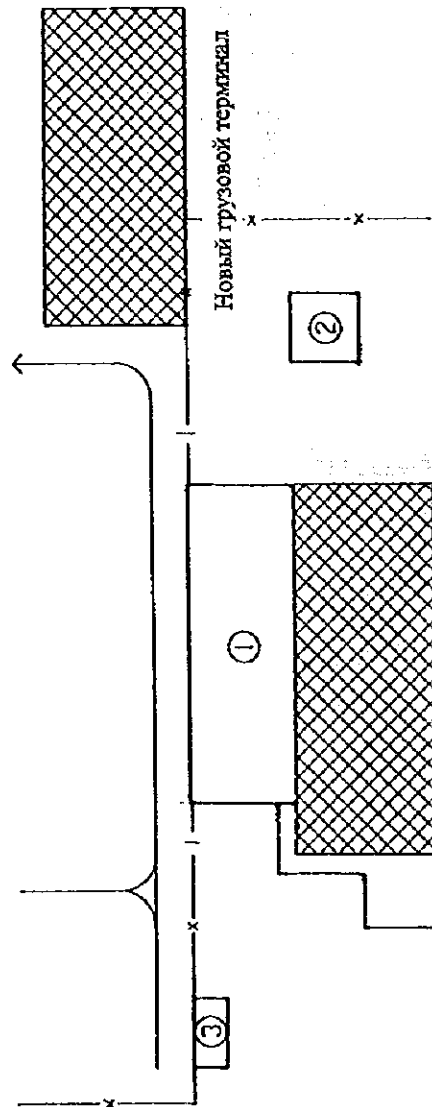
Учитывая вышесказанные обстоятельства, перрон по принципу следует удлинить из существующей аэровокзальной зоны.

д) Аэровокзальный комплекс

План развития аэровокзального комплекса на 2020 г. приведен на рис. 4.5.8.

- Здание пассажирских терминалов
Существующее здание расширяется до площади 15120 м² согласно прогнозируемому спросу на 2020 г на участке переднего двора между существующим зданием и перроном.
- Здание грузовых терминалов
В качестве грузового здания в настоящее время используется палатка. Должно быть построено новое здание вблизи здания для VIP, а временно используемая палатка должна быть убрана.
- Автомобильная стоянка
Существующая автомобильная стоянка должна быть расширена до площади 31150 м² согласно прогнозируемому спросу по состоянию на 2020 год.

- **Административный комплекс**
Существующий комплекс находится под военным управлением, а следовательно, необходимо дополнительно предусмотреть соответствующее оборудование для гражданской авиации.
 - **Топливное хозяйство ВС**
Нет необходимости в строительстве топливного хозяйства для гражданской авиации в аэровокзальной зоне.
 - **Другие оборудование и сооружения**
Существующие оборудование и сооружения такие, как здание для VIP и т. п., не нуждаются в модификации. Они пригодны к эксплуатации так, как они есть.
- с) **Авианавигационные средства и система УВД**
- План развития авианавигационных средств приведен в п. 4.6, а проработка по системе УВД в п. 4.7, соответственно.



Расширения пассажирского терминала

Пиррон (со стороны аэродрома)

Рис. 4.5.8. План размещения аэровокзального комплекса аэропорта Андижан
(масштаб: примерно 1/2000)

1	Здание пассаж. терминала
2	Здание VIP
3	Гараж

4.5.7 План развития аэропорта Фергана

(1) План развития

Аэропорт Фергана относится к числу аэропортов класса II. В таблице 4.5.13 дан план развития аэропорта Фергана.

Должна быть построена новая взлетно-посадочная полоса для исключительного использования для гражданской авиации параллельно существующей ВПП.

- Среднее значение наклона (1,4%) в продольном направлении существующей ВПП не соответствует нормам (1,0%) ИКАО и МАК;
- Главные оборудование и сооружения такие, как ВПП и рулежные дорожки находятся под военным управлением.

Таблица 4.5.13 План развития аэропорта Фергана (Класс II)

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.	52	650	850	1020	1220
	макс. воздушное судно	ИЛ 62	○ B767 (средней реактивный самолет)			
Раз- витие	Летное поле	ВПП	2860 м	○ 3300 м (новая ВПП)		
		РД	параллельн.	○ Удлинение на полную длину		
		Покрытие		○ Расширение РД, обочин ○ Укладка верхнего слоя РД		
	Терминалы	здание пассажир. терминала		○ Расширение (международ.)		○ Расширение
	Авиана- вигац. средства			○ CAT-ILS, VOR/DME ASR/SSR ○ УВД, метеооборудование, оборудо- вание летного поля FANS ○		
Примечания						

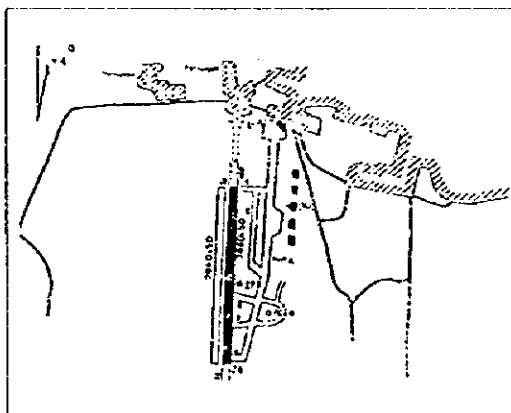
(2) Планирование оборудования и сооружений

а) Взлетно-посадочные полосы

Новая ВПП будет иметь длину 3300 м и ширину 45 м с боковыми полосами безопасности с обеих сторон шириной 7,5 м каждая. Она будет размещаться на западе параллельно существующей ВПП.

Расстояние между новой и существующей ВПП поддерживается равным 225 м с учетом необходимости выполнения покрытия ВПП при работающем аэропорте.

Рис. 4.5.9 Окружающая обстановка аэропорта Фергана



б) Рулежные дорожки

Все рулежные дорожки находятся под военным управлением, за исключением выходной РД №6. Существующие выходные РД такие, как РД №1, №2 и №4 и параллельная РД будут использоваться с необходимым усовершенствованием.

В целях соединить новую ВПП с существующей ВПП будут строиться три новые выходные РД.

Для обеспечения полетов реактивных самолетов среднего размера существующие выходные РД №1, №2 и №4 со шириной в 18 м должны будут расширены до ширины 23 м с возведением обочины с обеих сторон шириной 7,5 м каждая.

Существующая выходная РД №6 (шириной 24 м) достаточна для обслуживания реактивных самолетов среднего размера, но, для нее должно быть возведено с обеих сторон обочины с покрытием шириной 7 м каждая.

Прочность асфальтно-бетонного покрытия РД соответствует PCN 22 ± 28/F/B/X/T. Для обслуживания реактивных самолетов среднего класса необходима в течение 1-го этапа укладка верхнего слоя толщиной 20 см для РД №1, №2, №4 и толщиной 5 см для РД №6.

с) Перроны

Большая часть территории аэропорта занята военным оборудованием и сооружениями, и перрон для службы гражданской авиации находится только в углу территории аэропорта.

Желательно развитие аэровокзальной зоны и перрона, создание новых

участков в аэропорте. Перрон должен быть расширен в существующей аэровокзальной зоне.

d) Аэровокзальный комплекс

План развития аэровокзального комплекса на 2020 г. приведен на рис. 4.5.10.

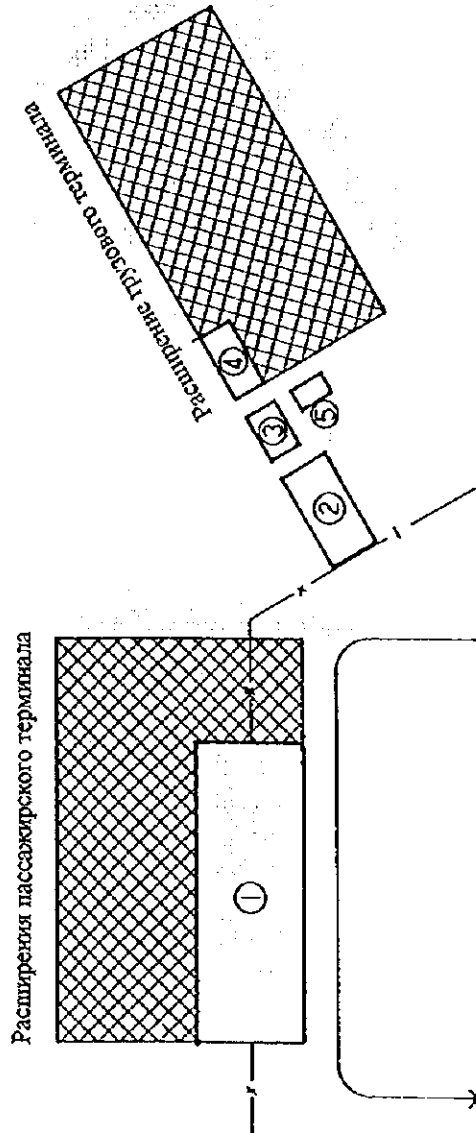
- Здание пассажирских терминалов
Для развития здания пассажирских терминалов в принципе не используется существующее терминальное здание. На 1-м этапе надобится расширение для международных пассажиров и пассажиров в страны СНГ. На 4-м этапе требуемая площадь пола предположена равной 6700 м² для пассажиров местных авиамаршрутов и 8400 м² для пассажиров международных линий и линий стран СНГ.
- Здание грузовых терминалов
В соответствии с прогнозированным спросом по состоянию на 2020 год новое здание будет увеличиваться до 4930 м².
- Автомобильная стоянка
Существующая автомобильная стоянка расширяется до площади 31150 м² в соответствии с прогнозированным спросом на 2020 год.
- Административное оборудование
Существующее оборудование находится под военным управлением.
- Топливное хозяйство ВС
В аэровокзальной зоне не предусмотрено топливное хозяйство для гражданской авиации.
- Другие оборудование и сооружения
Существующие оборудование и сооружения такие, как здание VIP и т. п., используются дальше.

e) Авианавигационные средства и система УВД

План развития авианавигационных средств и системы УВД приведен соответственно в п. 4. 6 и п. 4.7.



Перрон (со стороны аэродрома)



1	Здание пассаж. терминала
2	Здание VIP
3	Гараж
4	Склад и администр. здание
5	Склад

Рис. 4.5.10. План размещения аэровокзального комплекса аэропорта Фергана (масштаб: примерно 1/2000)

4.5.8 План развития аэропорта Коканд

(1) План развития

Аэропорт Коканд относится к числу аэропортов класса III. В таблице 4.5.14 приведен план развития аэропорта Коканд. Существующая взлетно-посадочная полоса будет удлиняться до 2200 м с 1600 м в течение 2-го этапа продвижения плана. План развития на 2020 г. приведен на рис. 4.5.11.

Таблица 4.5.14 План развития аэропорта Коканд (Класс III)

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.	24 (1995 г)	17	19	47	54
	макс. воздушное судно	АН 24		○ ИЛ 114 (сред. реактив. ВС)		
Раз- витие	Летное поле	ВПП	1600 м	○ 2200 м		
		РД	параллельная			
	Покрытие		○ Укладка верхнего слоя ВПП и РД			
	Терминалы	здание пассажир. терминала	○ Расширение			
	Авиана- вигат. средства		○ VOR/DME УВД местооборудование, свето- технич. оборудование лет- ного поля			
Примечания						

(2) Планирование оборудования и сооружений

а) Взлетно-посадочные полосы

Был план удлинять взлетно-посадочную полосу до 3000 м и был поддержан земельный участок под будущее удлинение. Согласно исходному плану в продольном направлении будет осуществляться удлинение на 600 м.

Ширина существующей ВПП, равная 40 м, достаточна против минимальной потребности самолета ИЛ 114 в ширине.

Прочность существующего нежесткого покрытия (PCN 12/F/A/X/T) достаточна для эксплуатации самолета ИЛ114, но, поверхность ВПП уже постарела и ухудшилась, а следовательно, необходимо будет возведение верхнего слоя толщиной 5 см.

б) Рулежные дорожки

Система рулежных дорожек в принципе пригодна к дальнейшей эксплуатации, за исключением РД №3 и параллельной РД.

РД №3 и параллельная РД крайне постарели. Однако, они не включены в число объектов усовершенствования с точки зрения объема воздушных движений и сокращения объема издержек.

Выходные РД №1 (шириной 14 м) и №2 (шириной 16 м) подлежат расширению до 18 м согласно правилам ИКАО в течение 1-го этапа продвижения плана.

Прочность существующего нежесткого покрытия соответствует PCN 11/F/A/X/T. Эта величина пригодна к будущей эксплуатации самолета ИЛ-114. Однако, поверхность выходных РД серьезно ухудшена, а следовательно, надобится укладка верхнего слоя толщиной в 5 см на 1-м этапе.

с) Перроны

За период долгосрочного развития расширение существующего перрона не требуется.

д) Аэровокзальный комплекс

- Здание пассажирских терминалов

Существующее здание расширяется до 840 м² для удовлетворения спроса на 2020 год и удлиняется в сторону между существующим зданием и перроном.

- Здание грузовых терминалов

Существующее здание (60 кв. м) расширяется до 150 кв. м для удовлетворения спроса на 2020 год на восточном участке существующего здания.

- Автомобильная стоянка

Существующая автостоянка расширяется до 2100 м² против спроса на 2020 год.

- Административное оборудование

Должны быть вновь построены КДШ, административное здание, станция электроснабжения на 2-м этапа продвижения плана в соответствии с временем обновления авианавигационных средств.

Существующая пожарно-спасательная станция (640 м²) оказывается достаточна против спроса (500 м²) к 2020 году.

- **Топливное хозяйство ВС**

Существующая емкость хранения (3200 кл) достаточна против спроса (14 кл) 2020 года.

- **Другие оборудование и сооружения**

Существующие оборудование и сооружения такие, как здание для VIP и т. п. будут эксплуатироваться дальше.

е) **Авианавигационные средства и система УВД**

План развития авианавигационных средств и системы УВД приведен соответственно в п. 4.6 и п. 4.7.

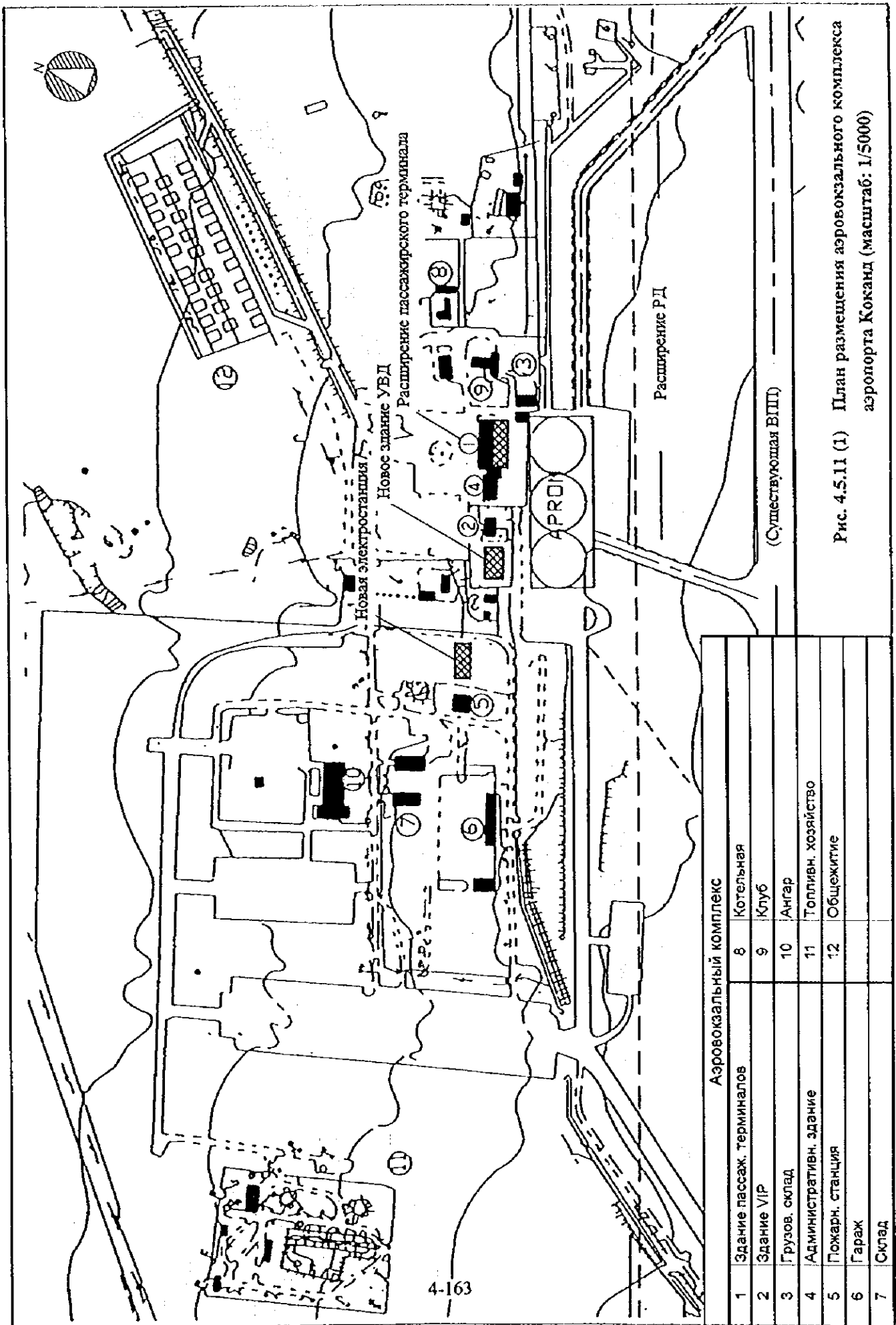
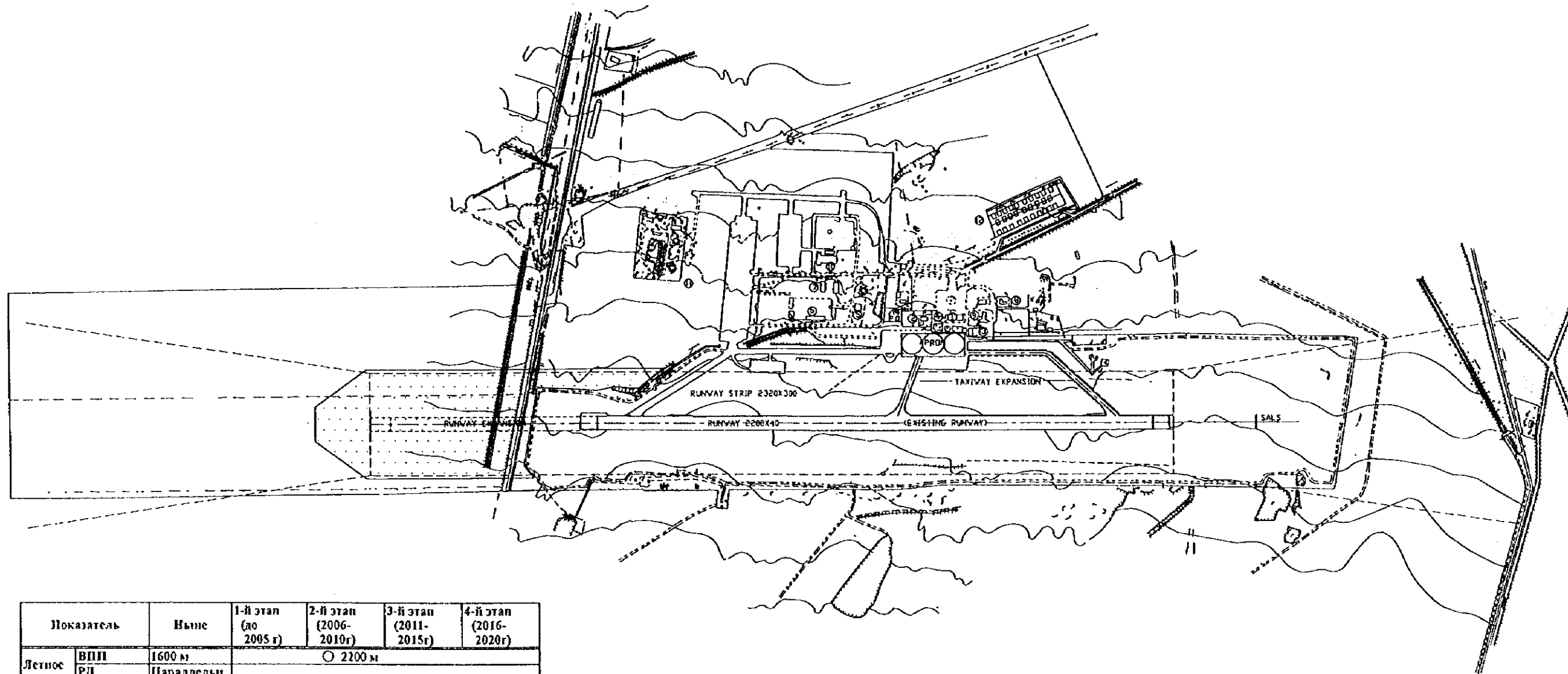


Рис. 4.5.11 (1) План размещения аэровокзального комплекса
аэропорта Коканд (масштаб: 1/5000)

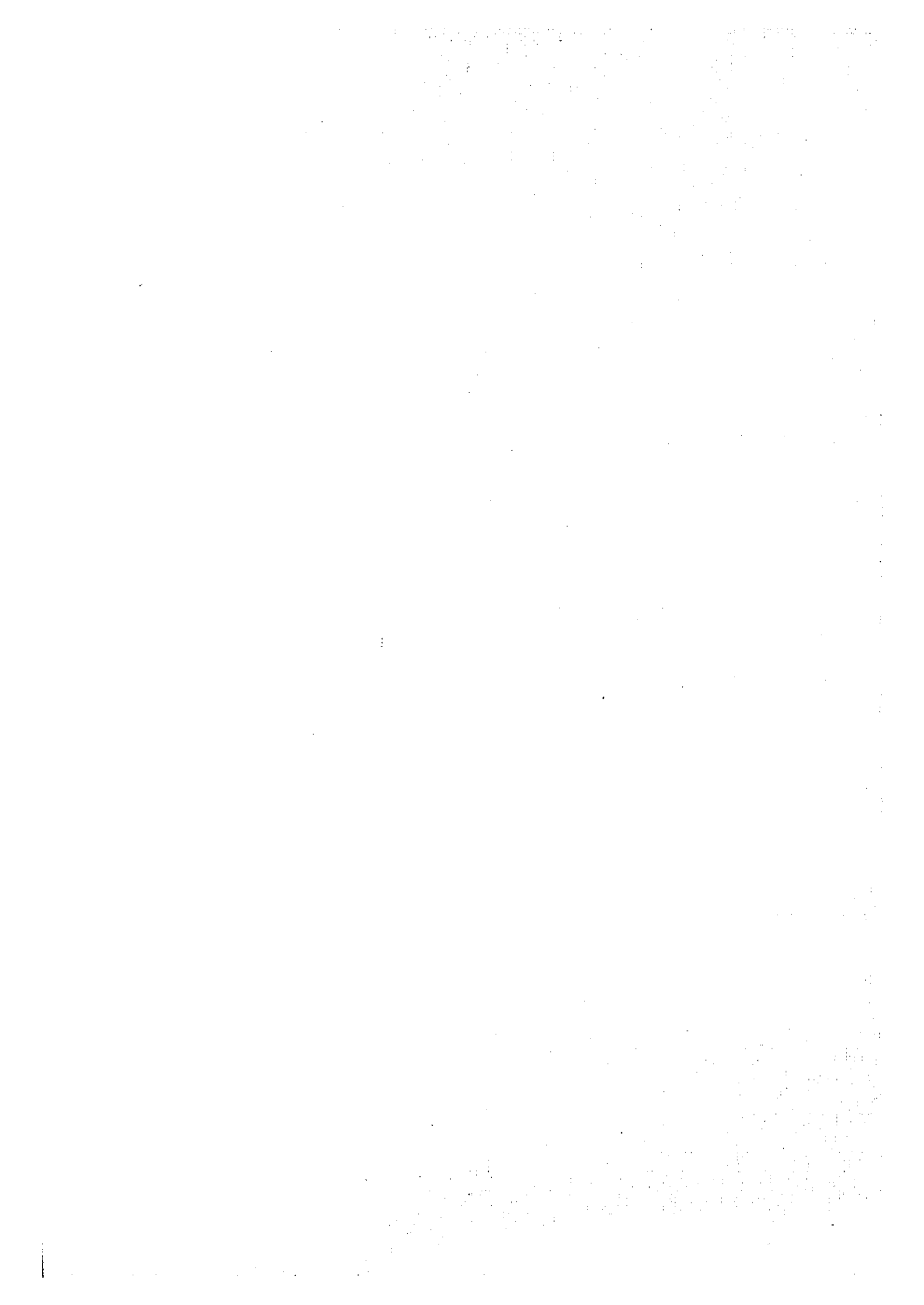
Аэровокзальный комплекс	
1	Здание пассаж. терминалов
2	Здание VIP
3	Грузов. склад
4	Административн. здание
5	Пожарн. станция
6	Гараж
7	Склад
8	Котельная
9	Клуб
10	Ангар
11	Топливн. хозяйство
12	Общехитие



Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)
Летное поле	ВПП	1600 м		○ 2200 м		
	РД	Параллельн.				
Терминалы	Покрытие		○ Укладка верхнего слоя ВПП и РД			
	здание пассажир. терминала			○ Расширение		
Авианavigационные средства				○ VOR/DME УВД метеорооборудование, светотехнич. оборудование летного поля		

Рис. 4.5.11 (2) План развития аэропорта Коканд (2020 г.)

Аэровокзальный комплекс				Данные аэропорта				Республика Узбекистан	
				*: по приборам				Национальная авиакомпания "Узбекистан Хаво Йуллари"	
1	Здание пассаж. терминалов	8	Котельная	Наименование аэропорта	Коканд	Высота над уровнем моря	500 м	Исследование по развитию воздушного транспорта в республике Узбекистан	
2	Здание VIP	9	Клуб	Класс	III	Справочн. темп. воздуха	34°C	Аэропорт	Аэропорт Коканд
3	Грузов. склад	10	Ангар	Область	Фергана	ВПП	2200 м	Наименование чертежа	Генплан аэропорта (2020 г.)
4	Административн. здание	11	Топливн. хозяйство	Главн. город	Коканд	(существующ.)	(1600 м)	Дата	Масш.
5	Пожарн. станция	12	Общежитие	Расстояние от города	4 км юг	Направление (истинн. север)	Сев. 73° Вост.		
6	Гараж			Географические координаты	Сев. 40°26'	Главная ВПП	25		
7	Склад				Вост. 070°59'	Категория системы посадки*	—		



4.5.9 План развития аэропорта Самарканд

(1) План развития

Проект модернизации аэропорта Самарканд продвигается на основании спроса по состоянию на 2005 год.

Аэропорт Самарканд является одним из главных аэропортов в Узбекистане и функционирует в качестве резервного аэропорту Ташкент.

Аэропорт Самарканд относится ко классу II. План его развития приведен в Таблице 4.5.15, а генплан приведен на Рис. 4.5.12.

Таблица 4.5.15 План развития аэропорта Самарканд (Класс II)

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.	46 (1995 г)	500	640	780	950
	макс. воздушное судно	Tu 154	○ B767			
Раз- витие	Летное поле	ВПП	3100 м	○ Полнопараллельн.		
		РД	частично-параллельн.	○ Расширение и возведение обочин (для РД №3, 4 и параллельной)		
	Перрон		○ Расширение			
	Покрытие			○ Укладка верхнего слоя (ВПП)		
				○ Укладка верхнего слоя (РД 1, 2) ○ Укладка верхнего слоя (РД3, 4 и параллельной)		
Терминалы	здание пассажир. терминала		○ Расширение			
Авиана-вигач. средства			○ Обновление FANS ○			
Примечания						

(2) Планирование оборудования и сооружений

а) Взлетно-посадочные полосы

К целевому 2005-му году в проекте модернизации существующая взлетно-посадочная полоса подвергается усовершенствованию для обслуживания реактивных самолетов среднего размера. В дальнейшем последующее усовершенствование не понадобится. Однако, между 2-ым и 3-ым этапами, так как поверхность покрытия, подлежащего обновлению в проекте модернизации, будет достигать конца ее срока службы, будет надобиться

укладка верхнего слоя покрытия для восстановления поверхностного слоя на 2-м этапе.

б) Рулежные дорожки

Существующие рулежные дорожки, за исключением параллельной дорожки, дорожек №3 и №4 будут усовершенствоваться с окончанием до 1998 года для обслуживания реактивных воздушных судов среднего размера к целевому 2005-му году проекта модернизации.

В дальнейшем на 2-м этапе потребуется следующее.

Рулежные дорожки	Имеющаяся ширина	Планируемая ширина	Толщина верхнего слоя	Этап усовершенствования
• Параллельные	21 м	23 м и обочины 7,5 м	10 см	2-й этап
• №1	23 м		5 см	2-й этап
• №2	23 м		5 см	2-й этап
• №3	18 м	23 м и обочины 7,5 м	10 см	2-й этап
• №4	21 м	23 м и обочины 7,5 м	10 см	2-й этап

с) Перроны

После окончания проекта модернизации будут обеспечены два (2) места стоянки для В767 и три (3) места стоянки для ИЛ-114.

После завершения 1-го этапа для удовлетворения роста спроса потребуется расширение перрона.

д) Аэровокзальный комплекс

• Здание пассажирских терминалов

Здание пассажирских терминалов, подлежащее возведению в проекте модернизации (6890 м² на спрос на 2005 год), будет расширяться в сторону воздушной зоны до площади 10920 м² в целях удовлетворения спроса на 2020 год.

• Здание грузовых терминалов

Здание грузовых терминалов, подлежащее возведению в проекте модернизации (1430 м²), будет расширяться до 4170 м² для приведения в соответствие спросу на 2020 год.

• Автомобильная стоянка

Автомобильная стоянка, подлежащая возведению в проекте модернизации (на 100 автомобилей), будет расширяться в западную или южную сторону до вместимости 610 автомобилей в соответствии со спросом на 2020 год.

- **Административный комплекс**
Административное здание с КДЦ, станция электроснабжения, подлежащие строительству в проекте модернизации, будут эксплуатироваться дальше.

По пожарно-спасательной станции продвигаются работы по развитию в целях удовлетворения требованиям категории аэродрома "б" по правилам ИКАО под проектом модернизации. Категория аэродрома на 4-м этапе также "б", а следовательно, дополнительное оборудование не требуется.

- **Топливное хозяйство ВС**
Существующий топливный комплекс по предположению имеет площадь около 15000 м². Это достаточно против требуемого значения (6000 м²) согласно спросу на 2020 год.
- **Другие оборудование и сооружения**
Существующие оборудование и сооружения такие, как здание для VIP и т. п., будут эксплуатироваться далее.

с) **Авианavigационные средства и система УВД**

План развития авианавигационных средств приведен в п. 4.6, а изучение по системе УВД приведено в п. 4.7, соответственно.

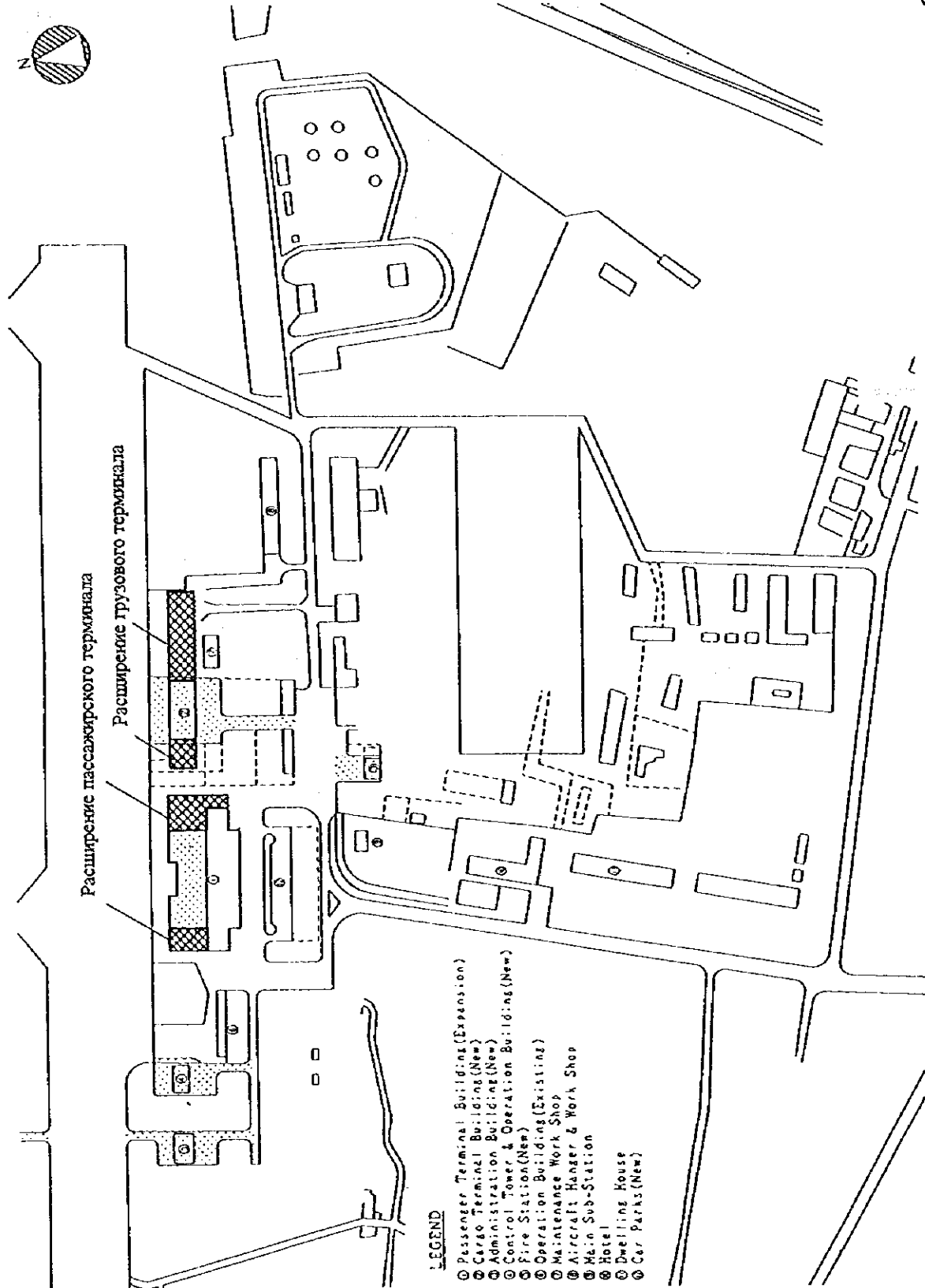


Рис. 4.5.12 (1) План размещения аэровокзального комплекса аэропорта Самарканд
(масштаб: 1/5000)

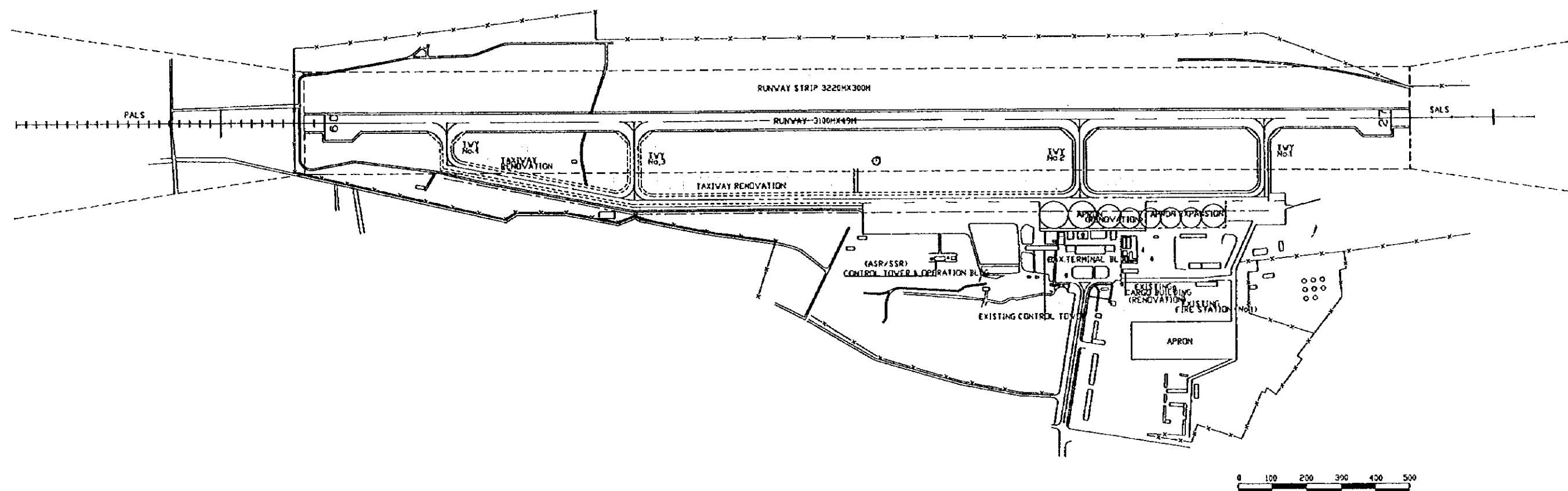


Рис. 4.5.12 (2) План развития аэропорта Самарканд (2020 г.)

Показатель	Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006-2010г)	3-й этап (2011-2015г)	4-й этап (2016-2020г)
Летное поле	ВПП	3100 м			
	РД	частично-параллельн.	○ Расширение и возведение обочин (для РД №3, 4 и параллельной)	○ Полнопараллельная	
	Шеррон		○ Расширение		
Покрытие			○ Укладка верхнего слоя (ВПП)	○ Укладка верх. слоя (РД 1, 2)	
			○ Укладка верх. слоя (РД3, 4 и параллельн.)		
Терминалы	здание пассажир. терминала		○ Расширение		
Авианavigационные средства			○ VOR/DME	○ Обновление	FANS ○

Данные аэропорта				*: по приборам	
Наименование аэропорта	Самарканд	Высота над уровнем моря	678 м		
Класс	II	Справочн. темп. воздуха	36°С		
Область	Самарканд	ВПП	3100 м		
Главн. город	Самарканд	(существующ.)	(3100 м)		
Расстояние от города	8 км север	Направление (истин. север)	Сев. 99°41' Вост.		
Географические координаты	Сев. 39°42'06"	ВПП для посадки*	09		
	Вост. 066°59'06"	Категория системы посадки*	CAT-I		

Республика Узбекистан	
Национальная авиакомпания "Узбекистан Хаво Йуллари"	
Исследование по развитию воздушного транспорта в республике Узбекистан	
Аэропорт	Аэропорт Самарканд
Наименование чертежа	Генплан аэропорта (2020 г.)
Дата	Масш.

4.5.10 План развития аэропорта Термез

(1) План развития

Аэропорт Термез относится к числу аэропортов класса II и является узловым аэропортом в южном регионе. План развития аэропорта приведен в Таблице 4.5.16, а генплан развития аэропорта на 2020 года приведен на Рис. 4.5.13.

Таблица 4.5.16 План развития аэропорта Термез (Класс II)

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г.)	2-й этап (2006- 2010г.)	3-й этап (2011- 2015г.)	4-й этап (2016- 2020г.)
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.	86 (1995 г.)	320	420	530	630
	макс. воздушное судно	ИЛ 76			○ В-767	
	ВПП	ВПП	3000 м			○ Бок. полосы
РД					○ Расширение и возведение обочин	
Раз- витие	Летное поле	Перрон		○ Расширение		
		Покрытие			○ Укладка верхнего слоя (ВПП, РД)	
	Терминалы	здание пассажир. терминала	2200 м ²	○ Расширение	○ Расширение (международ. линий)	
	Авиана- вигат. средства			○ Cat-I ILS, VOR/DME УВД, метеооборудование светотехничес. оборудование летного поля	○ Обнов- ление ○ FANS	
Примечания						

(2) Планирование оборудования и сооружений

а) Взлетно-посадочные полосы

Существующая взлетно-посадочная полоса шириной 42 м будет расширяться до 45 м с боковыми полосами шириной 7,5 м каждая для обслуживания реактивных самолетов среднего размера.

Согласно обследованию на месте было принято решение о том, что для покрытия существующей взлетно-посадочной полосы не надобится никакое усовершенствование в связи с удовлетворительным состоянием поверхности и достаточной прочностью (PCN 19/R/A/X/U) жесткого покрытия, выполненного из предварительно залитых бетонных панелей. Однако, на ввод на международные трассы самолета В-767-300 понадобится укрепление

покрытия путем возведения верхнего слоя асфальтобетоном толщиной в 20 см в период 3-го этапа.

б) Рулежные дорожки

Существующие РД в принципе будут оставаться на будущую эксплуатацию, как показано.

РД	Имеющаяся ширина	Планир. ширина	Толщина укладки асф. верх. слоя	Период возведения
• Параллельные	42 м	23м с 7,5м бок. полосами	9 см	
• № 1	20 м	23м с 7,5м бок. полосами	9 см	3-й этап
• № 2	20 м	23м с 7,5м бок. полосами	9 см	3-й этап
• № 3	20 м	23м с 7,5м бок. полосами	9 см	3-й этап
• № 4	30 м	23м с 7,5м бок. полосами	9 см	3-й этап

с) Перроны

Места для стоянки планированы размещаться в линейной компоновке вдоль существующего здания пассажирских терминалов. Однако, вследствие короткой глубины размера перрона потребуется расширение перрона с тем, чтобы был обеспечен достаточный просвет законцовки крыла для реактивных самолетов среднего размера при маневре на стоянку.

д) Аэровокзальный комплекс

• Здание пассажирских терминалов

Существующее здание пассажирских терминалов (2200 м²) расширяется в сторону воздушной зоны до площади 5000 м² согласно спросу на 2020 год для обслуживания пассажиров местных авиамаршрутов. Рядом существующего здания в западной зоне будут строиться новые здания для обслуживания пассажиров международных линий (4200 м²) и линий в страны СНГ (4200 м²).

• Здание грузовых терминалов

В настоящее время авиагрузы обслуживаются в складском помещении, размещенном в административной зоне. Следовательно, должно быть построено новое здание в административной зоне, обращенное в сторону воздушной зоны.

- **Автомобильная стоянка**
Существующая площадка автомобильной стоянки (1200 м² на 80 автомобилей) расширяется до 27300 м² на 780 автомобилей против спроса на 2020 год.
 - **Административное оборудование**
КДП, административное здание, станция электроснабжения будут строиться одновременно с обновлением авианавигационных средств в соответствии со спросом на 2005 год.

Существующая пожарно-спасательная станция расширяется до 600 м² против спроса на 2020 год.
 - **Топливное хозяйство воздушных судов**
Емкость существующего авиатопливного хозяйства (1600 кл) оказывается недостаточной против требования (450 кл) спроса на 2020 год.
 - **Другие оборудование и сооружения**
Существующие оборудование и сооружения такие, как здание для VIP и т. п., будут эксплуатироваться дальше.
- с) **Авианавигационные средства и система УВД**
План развития авианавигационных средств приведен в п. 4. 6, а проработка системы УВД — в п. 4. 7 соответственно.

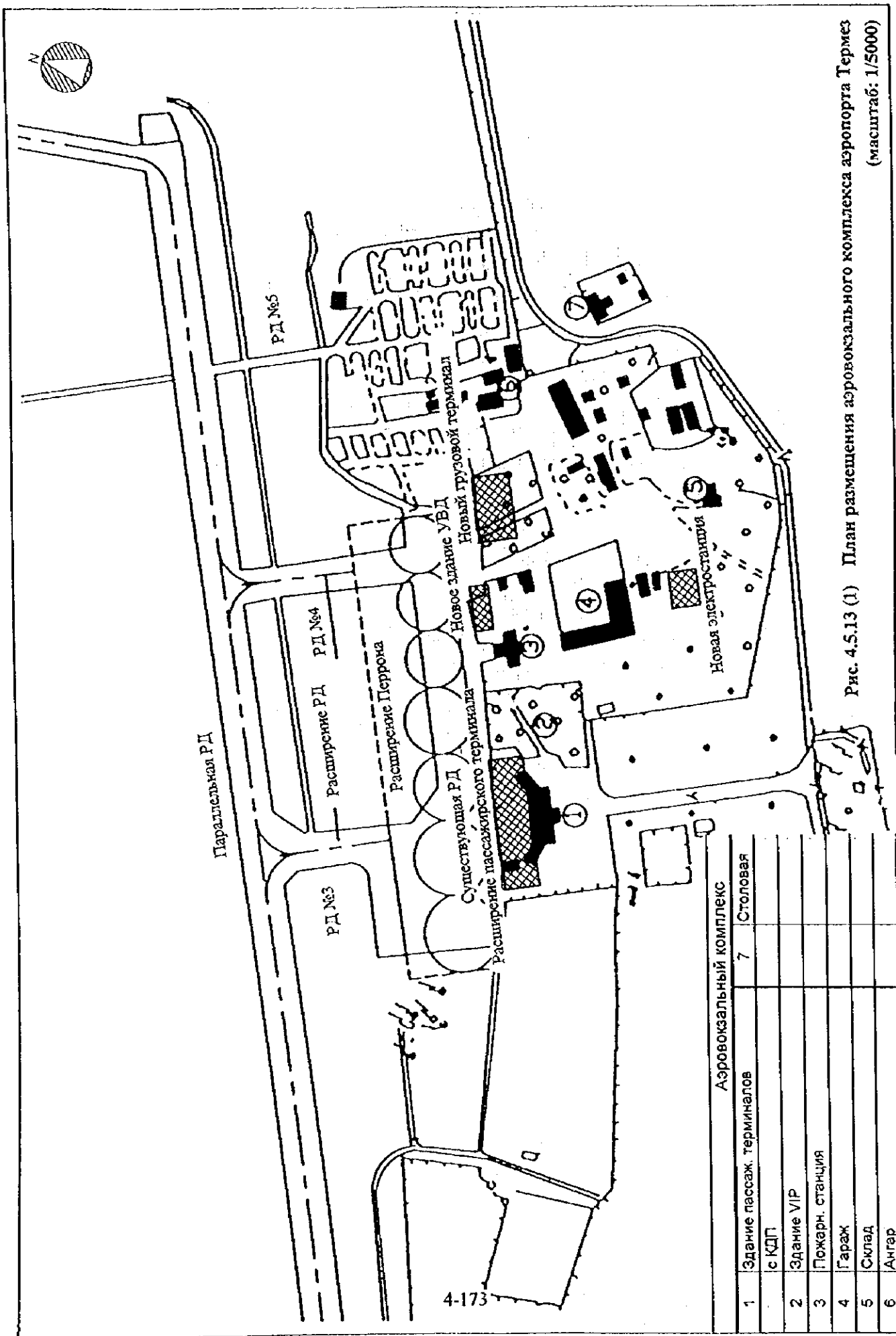
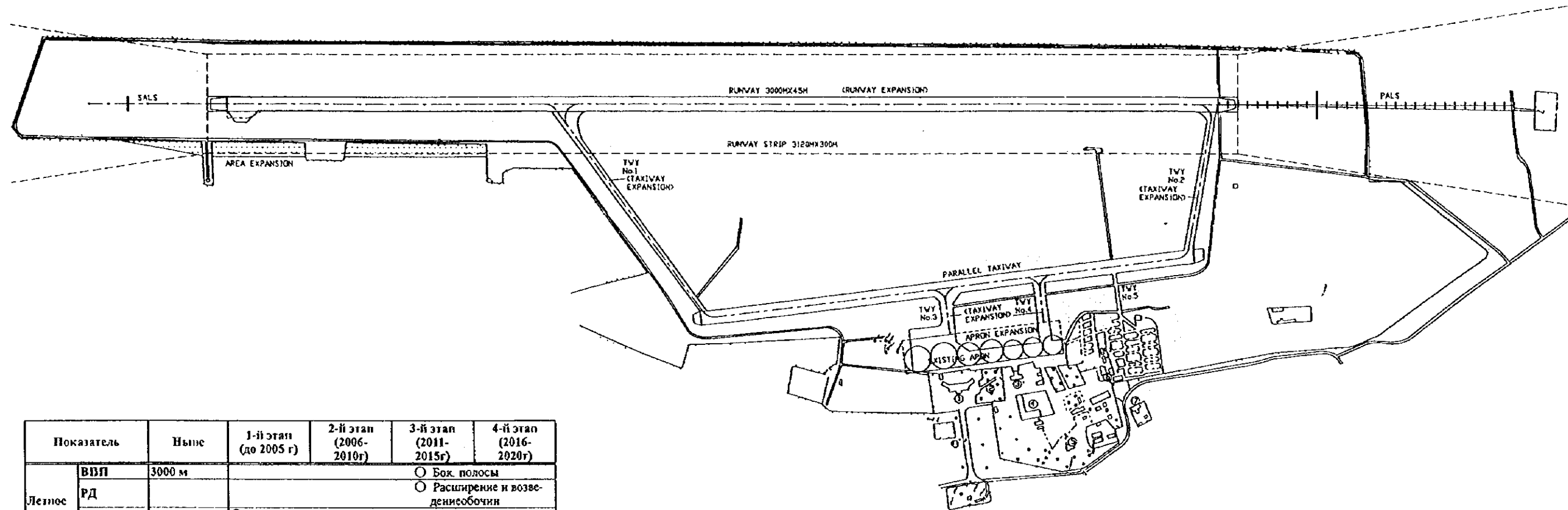


Рис. 4.5.13 (1) План размещения аэровокзального комплекса аэропорта Термез (масштаб: 1/5000)

4-173

Аэровокзальный комплекс	
1	Здание пассаж. терминалов с КДП
2	Здание VIP
3	Пожарн. станция
4	Гараж
5	Склад
6	Ангар
7	Столовая



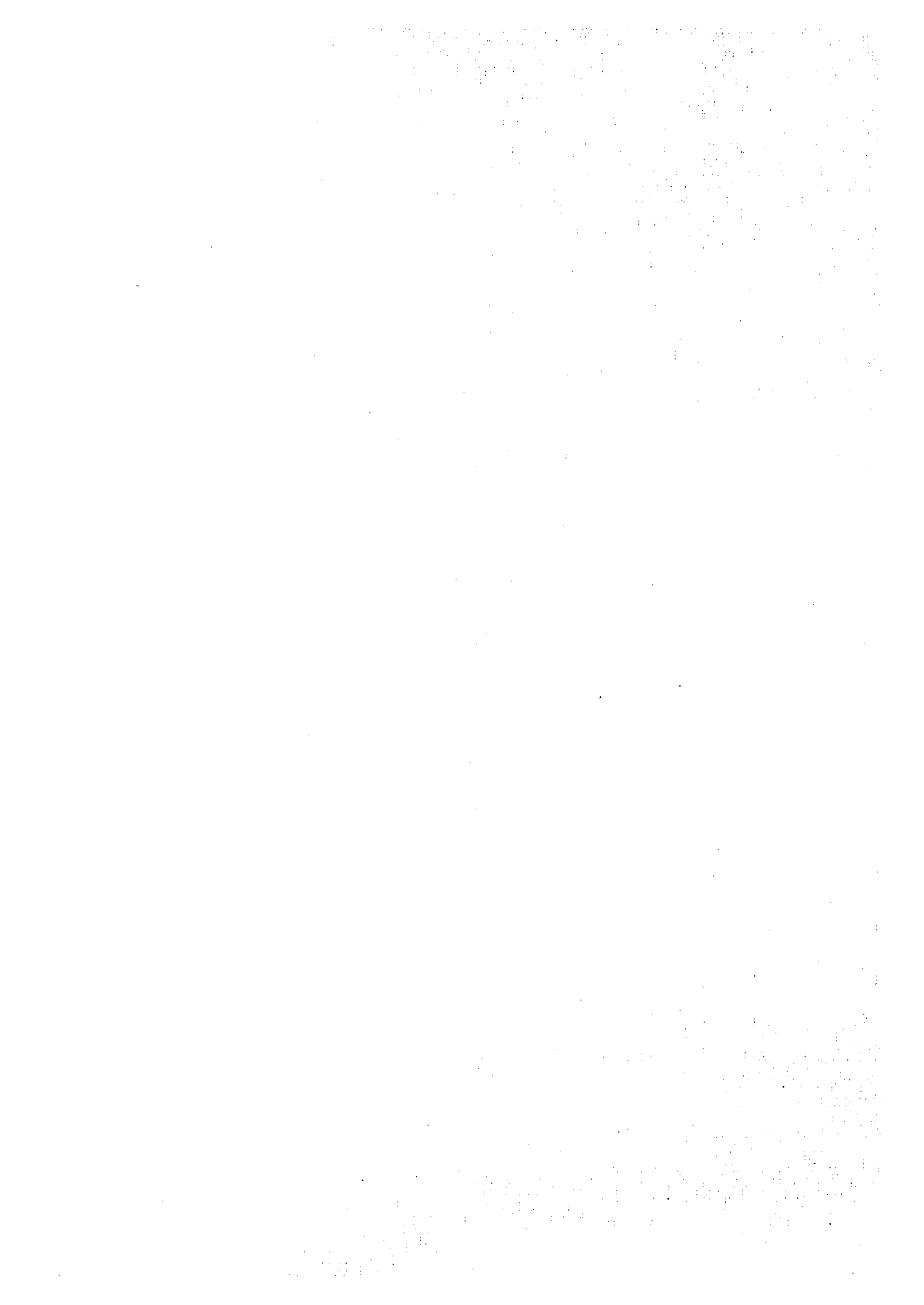
Показатель	Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006-2010г)	3-й этап (2011-2015г)	4-й этап (2016-2020г)
Летное поле	ВВП	3000 м			○ Бок. полосы
	РД				○ Расширение и возведение обочин
	Перрон		○ Расширение		
Терминалы	здание пассажир. терминала	2200 м²	○ Расширение	○ Расширение (международ. линий)	
Авианавигационные средства		○ Cat-I ILS, VOR/DME УВД	○ метеоборудование светотехнич. оборудование летного поля		○ Обновление ○ FANS

Рис. 4.5.13 (2) План развития аэропорта Термез (2020 г.)

Аэровокзальный комплекс			
1	Здание пассаж. терминалов с КДП	7	Столовая
2	Здание VIP		
3	Пожарн. станция		
4	Гараж		
5	Склад		
6	Ангар		

Данные аэропорта			
Наименование аэропорта	Термез	Высота над уровнем моря	313 м
Класс	II	Справочн. темп воздуха	—
Область	Сурхандарья	ВПП	3000м
Главн. город	Термез	(существующ.)	(3000 м)
Расстояние от города	9 км	Направление (истин. север)	Сев. 74°09' Вост.
Географические координаты	Сев. 37°17'11"	ВПП для посадки*	25
	Вост. 067°18'33"	Категория системы посадки*	CAT-I

Республика Узбекистан			
Национальная авиакомпания "Узбекистан Хаво Йуллари"			
Исследование по развитию воздушного транспорта в республике Узбекистан			
Аэропорт	Аэропорт Термез		
Наименование чертежа	Генплан аэропорта (2020 г.)		
Дата		Масш.	



4.5.11 План развития аэропорта Карши

(1) План развития

Аэропорт Карши относится ко классу III. В Таблице 4.5.17 приведен план его развития, а на Рис. 4.5.15 приведен генплан аэропорта для развития до 2020 года. Удлинения ВПП необходимо предусмотреть на 2-м этапе.

Таблица 4.5.17 План развития аэропорта Карши (Класс III)

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.	34 (1995 г)	260	340	420	310
	макс. воздушное судно			○ B-767		
Раз- витие	Летное поле	ВПП	2900 м	○ Удлинение (3000 м) и возведение бок. полос		
		РД		○ Расшир. и возведение обочин		
		Перрон		○ Расширение		
		Покрытие		○ Возведение верхнего слоя (ВПП и РД)		
	Терминалы	здание пассажир. терминала		○ Международных линий и линий в страны СНГ		
Авиана- выгац. средства			○ VOR/DME ASR/SSR УВД, метеооборудование, оборудование взлетного поля			
Примечания						

(2) Планирование оборудования и сооружений

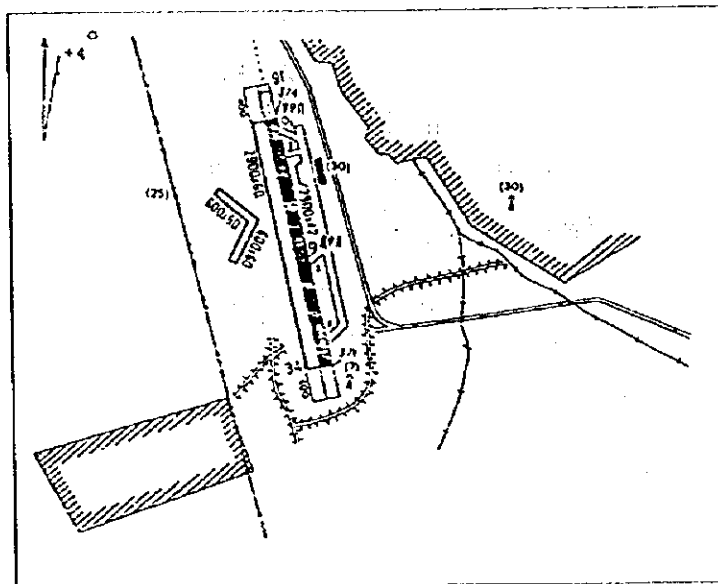
а) Взлетно-посадочные полосы

Существующая взлетно-посадочная полоса должна удлиниться на 100 м в южную сторону на втором этапе, избегая жилого района, смежного к северному концу ВПП.

Существующая ВПП шириной 42 м расширяется до 45 м с возведением боковых полос шириной 7,5 м каждая для обслуживания реактивных самолетов среднего размера.

Прочность существующего покрытия соответствует будущему спросу, но, в целях восстановления ухудшенной поверхности и предотвращения прогресса ухудшения необходимо будет возведение верхнего слоя толщиной 5 см (за исключением тех участков, которые были уже отремонтированы).

Рис. 4.5.14 Окружающая обстановка аэропорта Карши



б) Рулежные дорожки

Существующие рулежные дорожки шириной 20 м расширяются до 23 м с возведенном обочины с обих сторон шириной 7,5 м каждая в целях обслуживания реактивных самолетов среднего размера.

Из-за недостаточной прочности покрытия РД (PCN 12-17/F/B/X/T) для эксплуатации средних реактивных самолетов и серьезного повреждения существующей поверхности должно быть сделана укладка верхнего слоя толщиной 8 см в течение 1-го этапа.

с) Перроны

Существующий перрон имеет достаточную площадь для вмещения требуемых оборудования и сооружений к 2020 году. Следовательно, усовершенствование должно будет сделано для структуры покрытия в соответствии с будущим спросом.

Места для стоянки ВС размещены в линейной компоновке вдоль существующего здания терминалов. Существующая РД на кромке перрона должна быть сдвинута так, чтобы был обеспечен достаточный просвет законцовки крыла между остановленным ВС на стоянке и реактивным ВС среднего размера на руление в РД на кромке перрона.

d) Аэровокзальный комплекс

- Здание пассажирских терминалов
Существующее здание (2400 м²) расширяется до 2520 м² против спроса на 2020 год на местные воздушные движения.
На 2-м этапе должны быть построены новые здания для пассажиров международных линий (4200 кв.м) и для пассажиров линий стран СНГ (4200 кв.м)
- Здание грузовых терминалов
В настоящее время грузовые операции производятся в существующем здании пассажирских терминалов. Следовательно, рядом с последним должно быть предусмотрено новое здание для грузовых терминалов.
- Автомобильная стоянка
Существующая автомобильная стоянка расширяется до 21350 м² в соответствии со спросом на 2020 год.
- Административное оборудование
КДП, административное здание, станция электроснабжения будут обновляться на 2-м этапе одновременно с обновлением авианавигационных средств.
Существующая пожарно-спасательная станция расширяется до 600 м² против спроса на 2020 год.
- Авиатопливное хозяйство
Существующий топливный комплекс по предположению имеет площадь около 23800 м². Эта величина оказывается достаточной против требуемой площади (3850 кв. м) по спросу на 2020 год.
- Другое оборудование и сооружения
Существующие оборудование и сооружения такие, как здание для VIP и т. п., не нуждаются в модификации. Они будут эксплуатироваться дальше.

e) Авианавигационные средства и система УВД

План развития авианавигационных средств приведен в п. 4.6, а проработка по системе УВД в п. 4.7, соответственно.

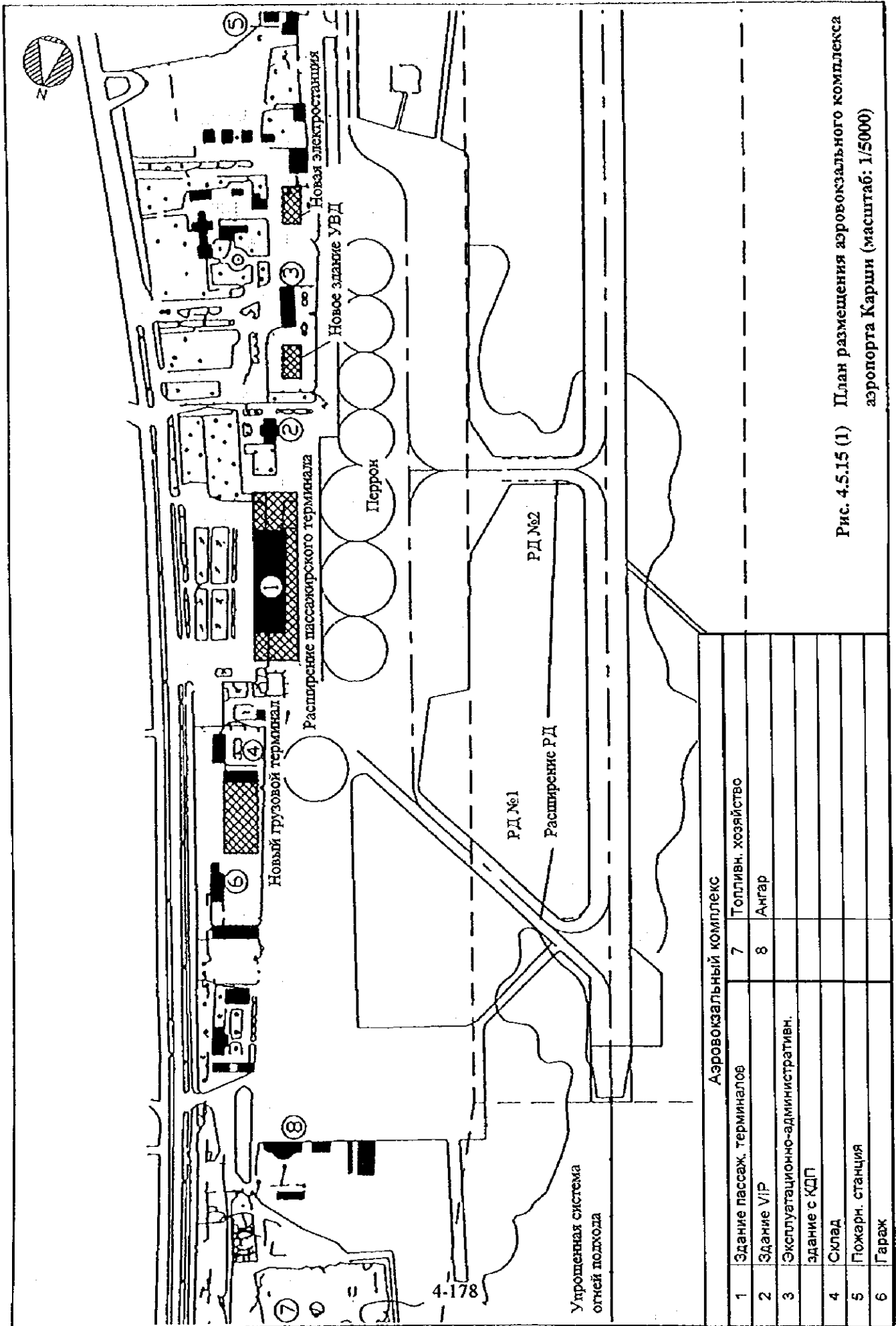


Рис. 4.5.15 (1) План размещения аэровокзального комплекса аэропорта Карши (масштаб: 1/5000)

Аэровокзальный комплекс

1	Здание пассаж. терминалов	7	Топлив. хозяйство
2	Здание VIP	8	Ангар
3	Эксплуатационно-административ. здание с КДП		
4	Склад		
5	Пожарн. станция		
6	Гараж		

Показатель	Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)
Летное поле	ВПП	2900 м	○ Удлинение (3000 м) и возведение бок. полос		
	РД		○ Расшир. и возведение обочин		
	Перрон		○ Расширение		
	Покрытие		○ Возведение верхнего слоя (ВПП и РД)		
Терминалы	Здание пассажир. терминала		○ Международных линий и линий в страны СНГ		
Авианavigационные средства			○ VOR/DME ASR/SSR УВД, метео-оборудование, светотехническое оборудование летного поля		

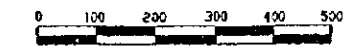
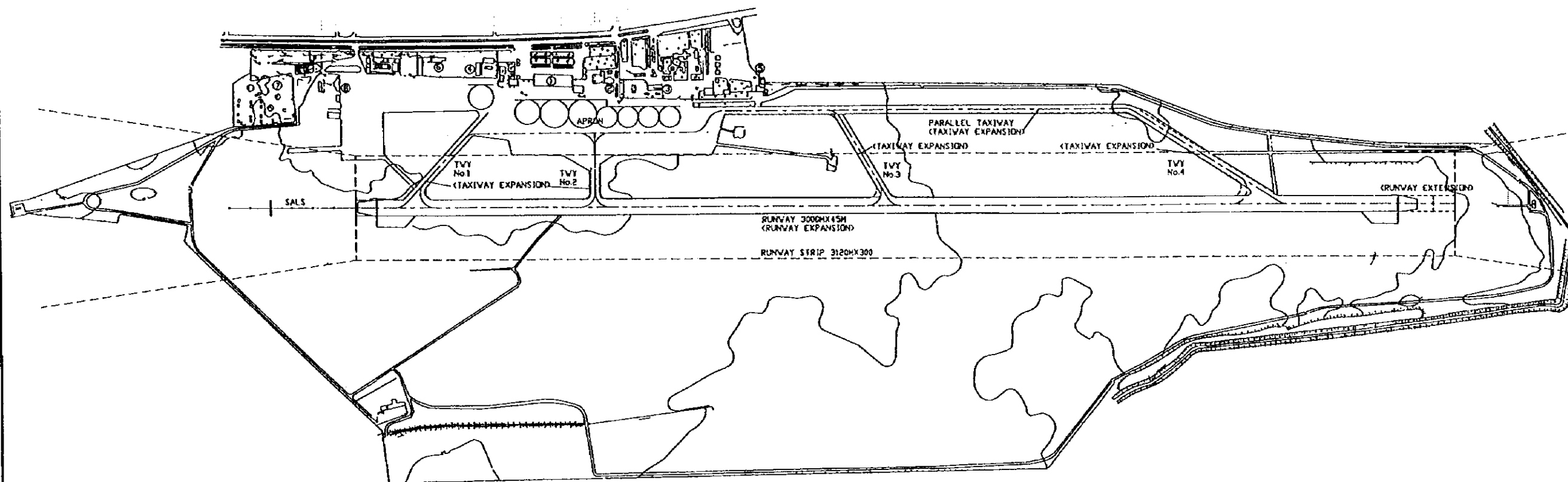
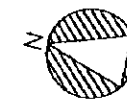
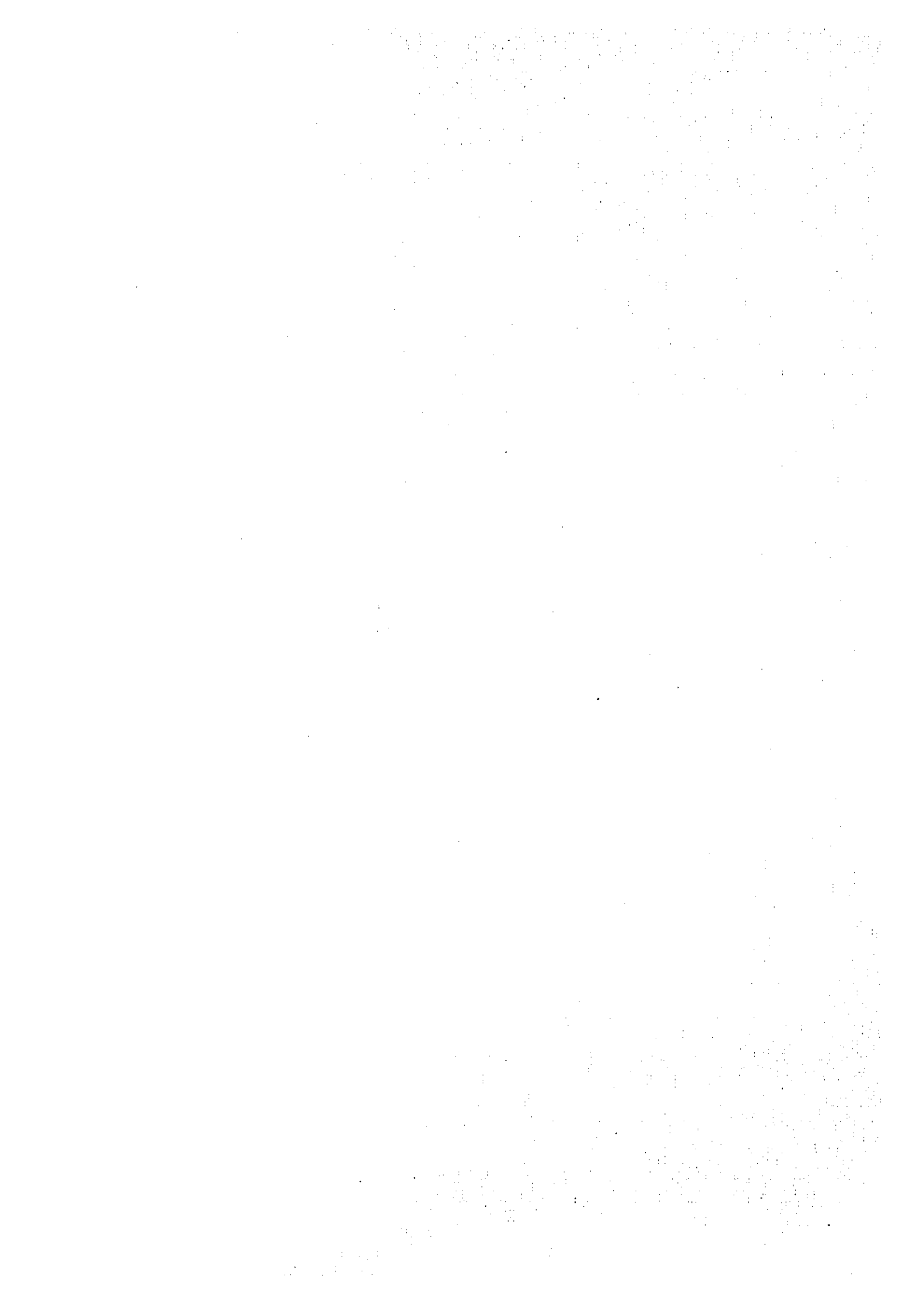


Рис. 4.5.15 (2) План развития аэропорта Карши (2020 г.)

Аэровокзальный комплекс				Данные аэропорта				Республика Узбекистан Национальная авиакомпания "Узбекистан Хаво Йуллари"			
1	Здание пассаж. терминалов	7	Топливн. хозяйство	Наименование аэропорта	Карши	Высота над уровнем моря	374 м	Исследование по развитию воздушного транспорта в республике Узбекистан			
2	Здание VIP	8	Ангар	Класс	III	Справочн. темп. воздуха	--				
3	Эксплуатационно-административн. здание с КДП			Область	Кашкадарья	ВПП	3000 x 45 м	Аэропорт	Аэропорт Карши		
4	Склад			Главн. город	Карши	(существующ.)	(2900 x 42 м)	Наименование чертежа	Генплан аэропорта (2020 г.)		
5	Пожарн. станция			Расстояние от города	5 км север	Направление (истин. север)	Сев. 167°47' Вост.	Дата		Масш.	
6	Гараж			Географические координаты	Сев. 38°48' Вост. 665°46'	Главная ВПП	16				
						Категория системы посадки*	--				



4.5.12 План развития аэропорта Бухара

(1) План развития

Проект модернизации аэропорта Бухара находится в ходе с ориентировкой на спрос на 2005 года.

Аэропорт Бухара относится ко классу II и является узловым в западном регионе. В Таблице 4.5.18 приведен план развития аэропорта Бухара, а на Рис. 4.5.17 приведен его генплан.

Так как проект модернизации не включает в свой объем удлинение взлетно-посадочной полосы, в течение 1-го этапа продвижения плана должно быть окончено удлинение в целях обслуживания реактивных самолетов среднего размера.

Таблица 4.5.18 План развития аэропорта Бухара (Класс II)

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.	44 (1995 г)	400	500	600	730
	макс. воздушное судно	Tu-154	○ B-767			
Раз- витие	Летное поле	ВПП	3000 м	○ 3100 м		
		РД	Непарал- лельная	○ Частично-параллельная		
		Перрон		○ Расширение		
		Покрытие		○ Укладка верхнего слоя (ВПП и РД)		
	Терми- налы	здание пассажир. герминала		○ Расширение		
	Авиана- вигац. средства			○ VOR/DME		Расширение ○ Обновление FANS ○
Примечания						

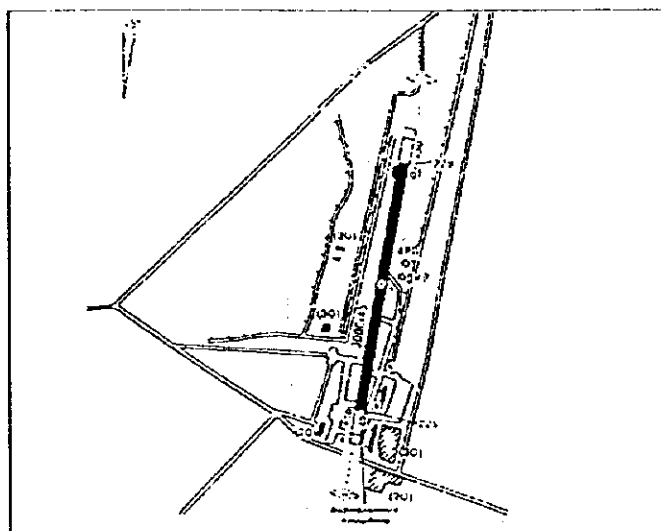
(2) Планирование оборудования и сооружений

а) Взлетно-посадочные полосы

В проекте модернизации, ориентируясь на целевой 2005 год, существующая взлетно-посадочная полоса в настоящее время находится в ходе усовершенствования в целях обслуживания реактивных самолетов среднего размера. Однако, ВПП на 1-м этапе нуждается в удлинении до 3100 м

из-за незначительной недостаточности в длине для обслуживания реактивных самолетов среднего размера с максимальной массой.

Рис. 4.5.16 Окружающая обстановка аэропорта Бухара



На 2-м этапе покрытие ВПП будет обновляться, так как покрытие ВПП, которое покрывается верхним слоем в счет проекта модернизации, будет достигать конца своего срока службы в период между 2-ым и 3-им этапами.

б) Рулежные дорожки

Существующие рулежные дорожки будут подвергаться усовершенствованию с окончанием до 1998 года для эксплуатации реактивных самолетов среднего размера в соответствии со спросом на 2005 год в составе проекта модернизации. Далее где-то между 2-ым и 3-им этапами наступит конец срока службы поверхности покрытия, которая обновляется в проекте модернизации, а следовательно, должна будет укладка верхнего слоя в течение 2-го этапа в целях восстановления надлежащего состояния поверхности.

с) Перроны

Два (2) места стоянки для самолета В-767 и два (2) места стоянки ИЛ-114 будут доступными к эксплуатации после окончания проекта модернизации. После 1-го этапа плана понадобится расширение перрона для удовлетворения роста спроса.

d) Аэровокзальный комплекс

- Здание пассажирских терминалов

Здание пассажирских терминалов, подлежащее возведению во время осуществления проекта модернизации (8420 м² против спроса на 2005 год), будет расширяться в сторону воздушной зоны до 13440 м² для удовлетворения спроса на 2020 год.

- Здание грузовых терминалов

Здание грузовых терминалов подлежащее возведению в течение проекта модернизации (650 м²), будет расширяться до 4130 м² в соответствии со спросом на 2020 год.

- Автомобильная стоянка

Автомобильная стоянка, подлежащая строительству в составе проекта модернизации (на 50 автомобилей), будет расширяться на запад или юг до вместимости 780 автомобилей на спрос на 2020 год.

- Административное оборудование

Административное здание с КДП, станция электроснабжения, подлежащие возведению в составе проекта модернизации, будут эксплуатироваться далее.

Для пожарно-спасательной станции в настоящее время идут работы по развитию для удовлетворения требованиям к категории аэродрома "б" правил ИКАО в составе проекта модернизации. Категория аэродрома на 4-м этапе остается также "б", а следовательно, дополнительное развитие не понадобится.

- Авиатопливное хозяйство

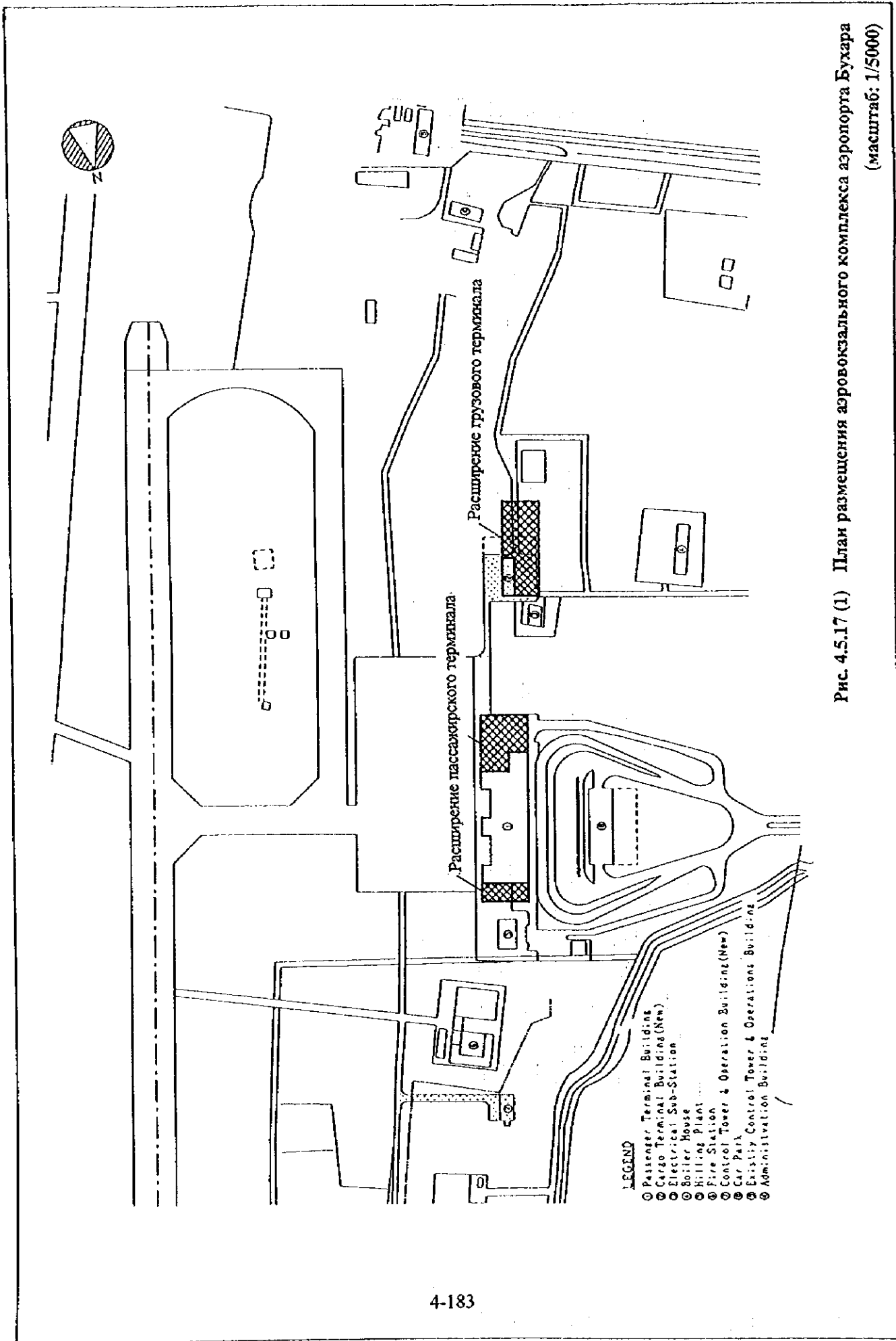
Требуемая площадь топливного оборудования в соответствии со спросом на 2020 год равна 4800 м².

- Другие оборудование и сооружения

Существующие другие оборудование и сооружения такие, как здание для VIP, будут эксплуатироваться дальше.

e) Авианavigационные средства и система УВД

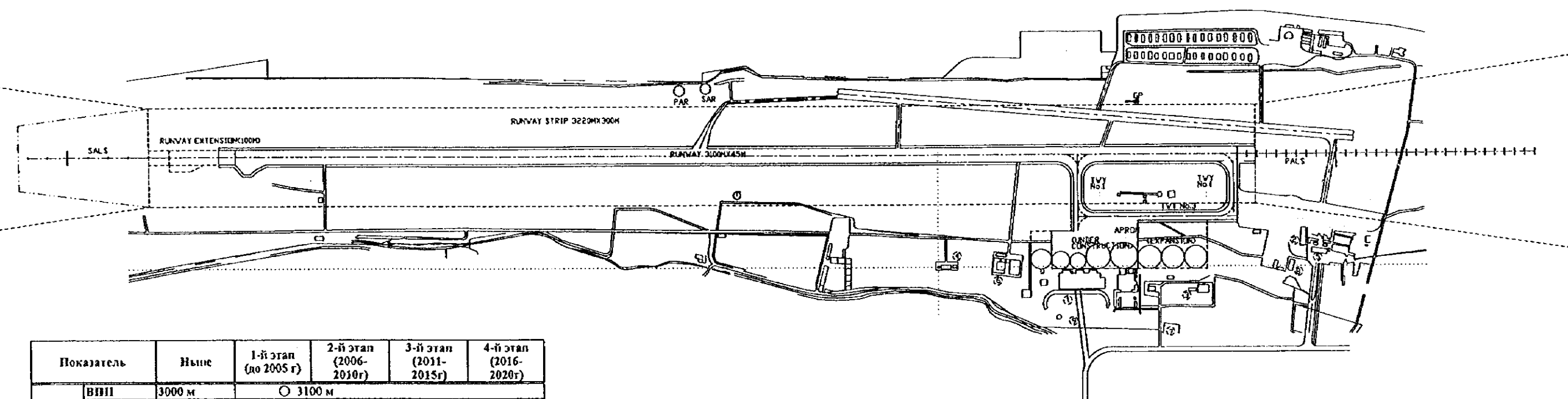
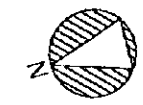
План развития авианavigационных средств дан в п. 4.6, а проработка системы УВД дана в п. 4.7 соответственно.



LEGEND

- Passenger Terminal Building
- Cargo Terminal Building (New)
- Electrical Sub-Station
- Boiler House
- Billing Plant
- Fire Station
- Control Tower & Operation Building (New)
- Car Park
- Existing Control Tower & Operations Building
- Administration Building

Рис. 4.5.17 (1) План размещения аэровокзального комплекса аэропорта Бухара
(масштаб: 1/5000)



Показатель	Ныне	1-й этап (до 2005 г.)	2-й этап (2006-2010г)	3-й этап (2011-2015г)	4-й этап (2016-2020г)	
Летное поле	ВПП	3000 м	○ 3100 м			
	РД	Непараллельная	○ Частично-параллельная			
Терминалы	Здание пассажир. терминала		○ Расширение			
	Здание УВД с КДП		○ Укладка верхнего слоя (ВПП и РД) ○ Расширение			
Автонавигационные средства		○ VOR/DME		○ Обновление FANS ○		

Рис. 4.5.17 (2) План развития аэропорта Бухара (2020 г.)

Аэровокзальный комплекс			
1	Здание пассаж. терминалов	8	Административн. здание
2	Существ. здание пассаж. терминалов	9	Административн. здание
3	Грузов. здание	10	Автостоянка
4	Здание УВД с КДП		
5	Существующ. здание УВД с КДП		
6	Пожарн. станция		
7	Котельная		

Данные аэропорта				*: по приборам	
Наименование аэропорта	Бухара	Высота над уровнем моря	229 м		
Класс	II	Справочн. темп. воздуха	35°C		
Область	Бухара	ВПП	3000 x 45 м		
Главн. город	Бухара	(существующ.)	(3000 x 45 м)		
Расстояние от города	7 км	Направление (истин. север)	Сев. 15° Вост.		
Географические координаты	Сев. 39°46'30" Вост. 64°28'48"	ВПП для посадки*	01		
		Категория системы посадки*	CAT-I		

Республика Узбекистан			
Национальная авиакомпания "Узбекистан Хаво Йуллари"			
Исследование по развитию воздушного транспорта в республике Узбекистан			
Аэропорт	Аэропорт Бухара		
Наименование чертежа	Генплан аэропорта (2020 г.)		
Дата		Масш.	

4.5.13 План развития аэропорта Шавон

(1) План развития

Аэропорт Шавон относится ко классу III. В Таблице 4.5.19 приведен план развития аэропорта Шавон. Взлетно-посадочная полоса удлиняется до 2600 м на I-м этапе и до 3100 м в течение 3-го и 4-го этапов. Генплан аэропорта по состоянию на 2020 год приведен на Рис. 4.5.18.

Таблица 4.5.19 План развития аэропорта Шавон (Класс III)

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)	
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.	14 (1995 г)	130	190	240	290	
	макс. воздушное судно	АН-24	<input type="radio"/> А310		<input type="radio"/> В-767		
Раз- витие	Летное поле	ВПП	1410 м	<input type="radio"/> 2600 м		<input type="radio"/> 3100 м	
		РД	Непараллельная	<input type="radio"/> Расширение и частично-параллельн.			
		Перрон		<input type="radio"/> Расширение		<input type="radio"/> Расширение	
		Покрытие		<input type="radio"/> Укладка верхнего слоя (ВПП)			
	Терминалы	здание пассажир. терминала				<input type="radio"/> Расширение	
	Авиана- вигат. средства			<input type="radio"/> VOR/DME ASR/SSR УВД, метеооборудование, светотехнич. оборудование летного поля <input type="radio"/> Обновление FANS <input type="radio"/>			
Примечания							

(2) Планирование оборудования и сооружений

а) Взлетно-посадочные полосы

На I-м этапе продвижения плана существующая взлетно-посадочная полоса (шириной 45 м и длиной 1410 м) подлежит удлинению до 2600 м с возведением боковой полосой безопасности с обеих сторон шириной 7,5 м в западную сторону ВПП, где удлинение было сделано до приостановливания в 1991 году для эксплуатации реактивных самолетов среднего размера.

На третьем этапе потребуются удлинение до 3100 м для эксплуатации самолета В-767.

Что касается покрытия ВПП, на I-м этапе одновременно с удлинением ВПП понадобится укладка верхнего слоя толщиной 25 см.

б) Рулежные дорожки

Существующая система рулежных дорожек состоит из двух выходных РД и одной параллельной РД. Однако в настоящее время в эксплуатации находится только одна выходная РД.

Существующие РД (шириной 18 м) расцеляются до 23 м с возведением обочин шириной 7,5 м каждая для обслуживания реактивных самолетов среднего класса.

Что касается покрытия, на 1-м этапе понадобится укладка верхнего слоя толщиной 25 см.

с) Перроны

Перрон нуждается в усовершенствовании для обслуживания реактивных самолетов среднего размера. Работы по усовершенствованию будут на 1-м и 3-м этапах. Одновременно с этим РД на кромке перрона будет сдвинута для обеспечения достаточного просвета между остановленными ВС на стоянке и заруливаемыми ВС.

д) Аэровокзальный комплекс

- Здание пассажирских терминалов

Существующее здание (около 4000 м²) расширяется до 9240 м² на участке между существующим зданием и перроном согласно спросу на 2020 год.

- Здание грузовых терминалов

Имеется специальное грузовое здание, но, будет строиться новое здание в зоне привокзальной площадки на восток от существующего здания пассажирских терминалов.

- Автомобильная стоянка

Существующая автомобильная стоянка будет расширяться до 17500 м² согласно спросу на 2020 год.

- Административное оборудование

КДП, административное здание, станция электроснабжения будут строиться вновь на 1-м этапе

Существующая пожарно-спасательная станция расширяется до 600 м² на 1-м этапе.

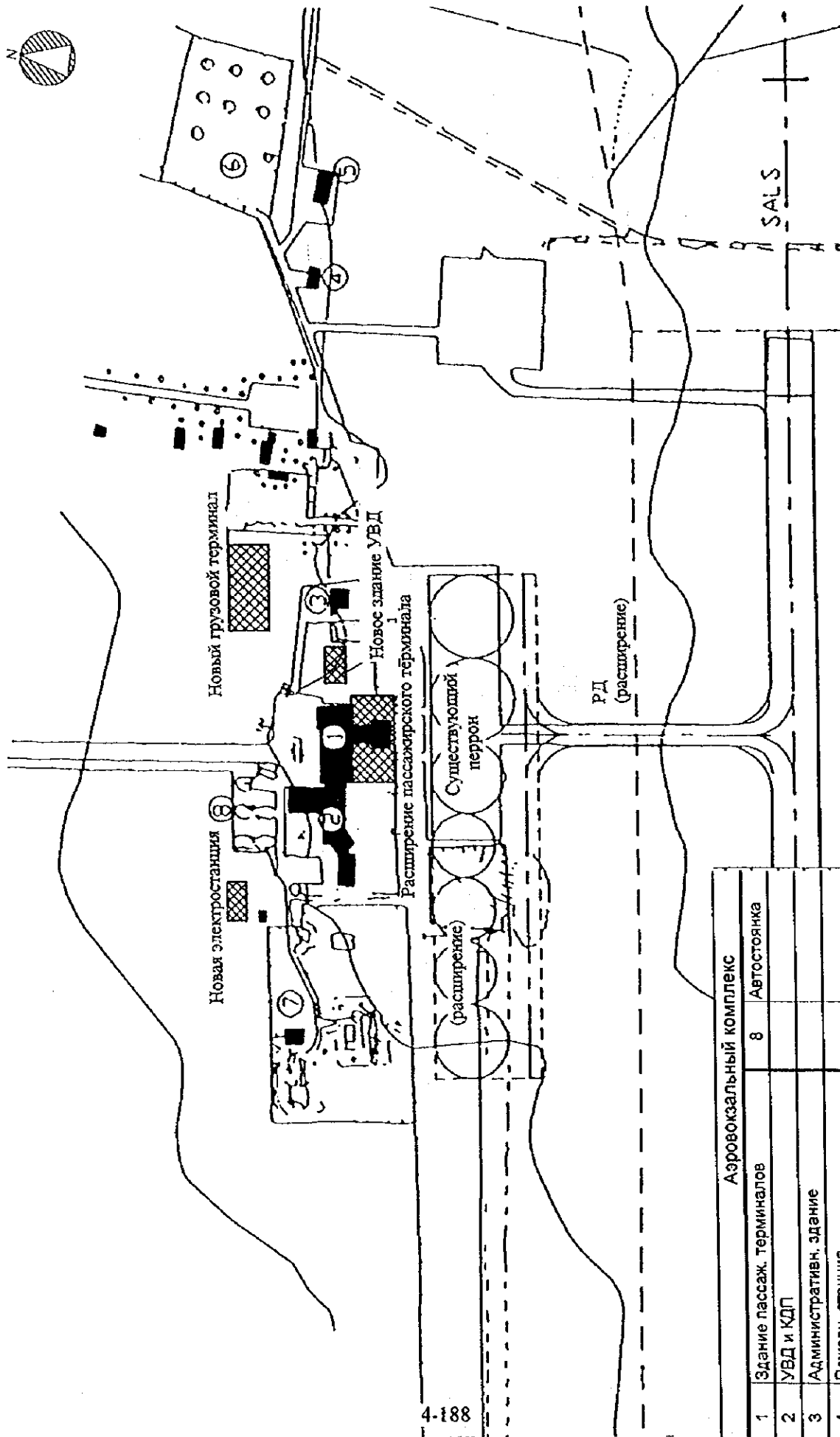
- Авиатопливное хозяйство

Требуемая площадь согласно спросу на 2020 год составляет 3850 м².

- Другое оборудование и сооружения
Существующие оборудование и сооружения такие, как здание для VIP, будут эксплуатироваться дальше.

е) Авианавигационные средства и система УВД

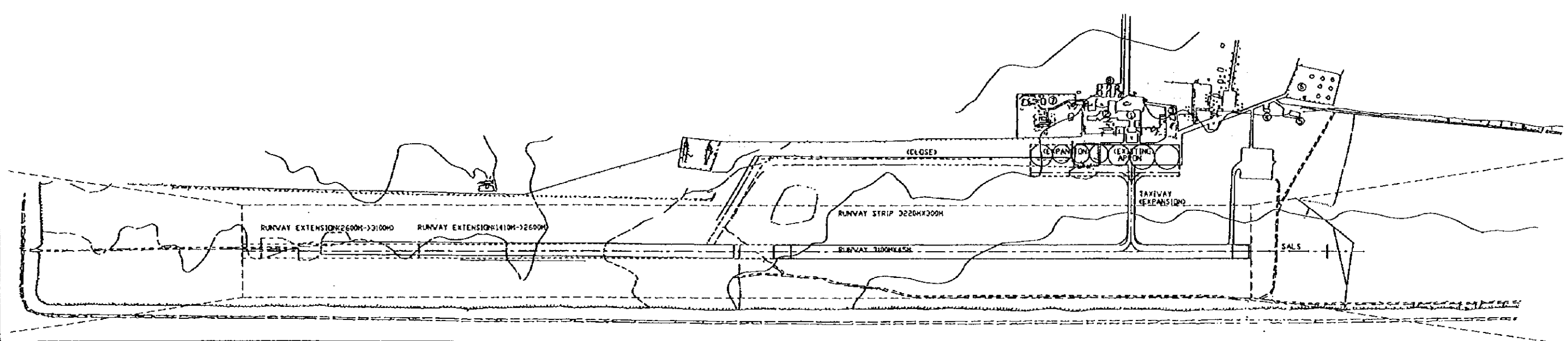
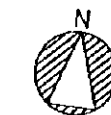
План развития авианавигационных средств приведен в п. 4.6, а проработка системы УВД приведена в п. 4.7, соответственно.



4.188

Аэровокзальный комплекс	
1	Здание пассаж. терминалов
2	УВД и КДП
3	Административн. здание
4	Пожарн. станция
5	Склад
6	Топливн. хозяйство
7	Энергохозяйство
8	Автостоянка

Рис. 4.5.18 (1) План размещения аэровокзального комплекса
аэропорта Навои (масштаб: 1/5000)



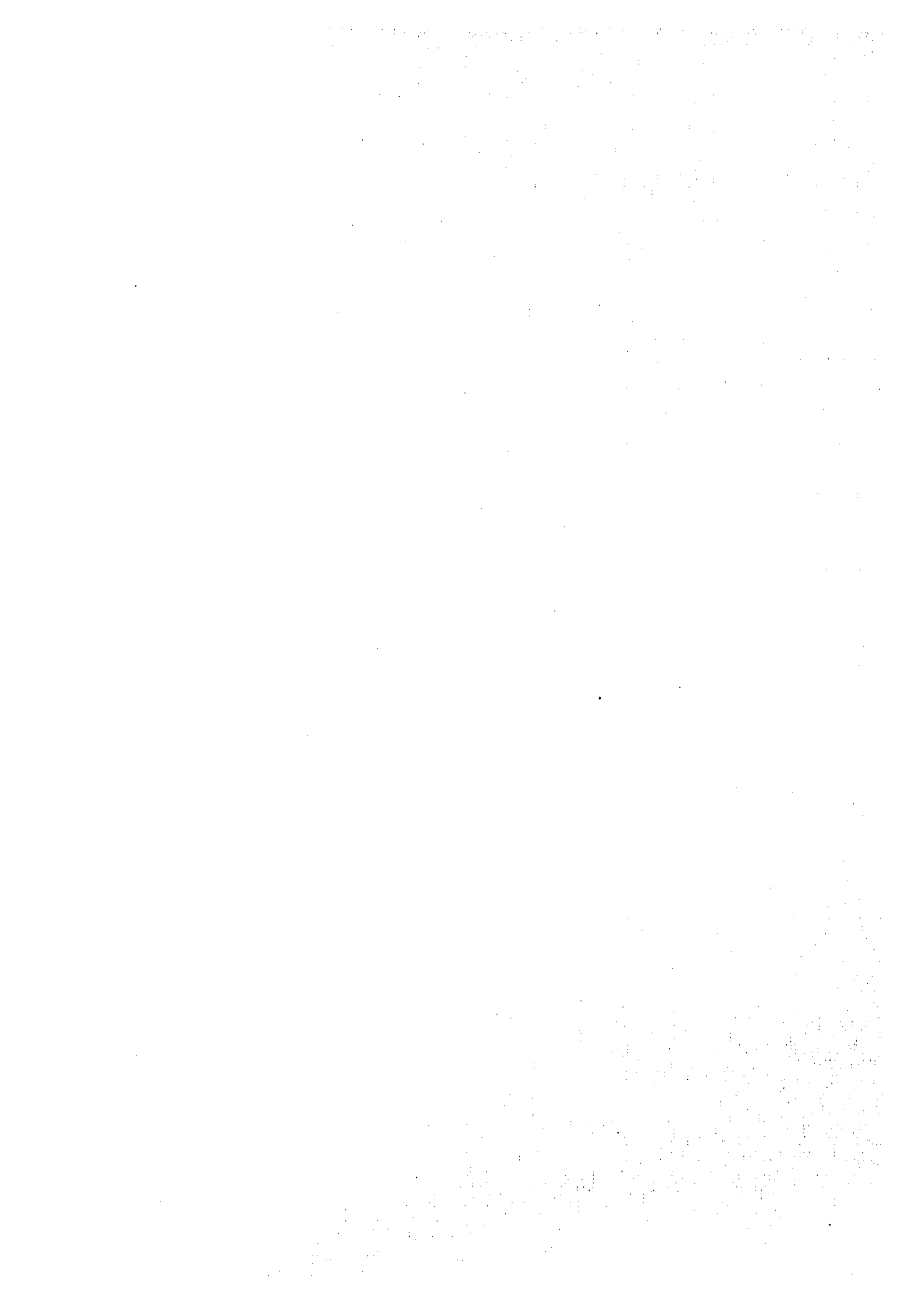
Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г.)	2-й этап (2006- 2010г.)	3-й этап (2011- 2015г.)	4-й этап (2016- 2020г.)
Летное поле	ВПП	1410 м		○ 2600 м		○ 3100 м
	РД	Непараллельная		○ Расширение и частично-параллельная		
	Перрон			○ Расширение		○ Расширение
	Покрытие			○ Укладка верхнего слоя (ВПП)		
Терминалы	здание пассажир. терминала					○ Расширение
Авианавигационные средства				○ VOR/DME ASR/SSR УВД, метеооборудование, светотехническое оборудование летного поля		○ Обновление FANS ○

Рис. 4.5.18 (2) План развития аэропорта Навои (2020 г.)

Аэровокзальный комплекс		
1	Здание пассаж. терминалов	8
2	УВД и КДП	
3	Административн. здание	
4	Пожарн. станция	
5	Склад	
6	Топливн. хозяйство	
7	Энергохозяйство	

Данные аэропорта		*: по приборам	
Наименование аэропорта	Навои	Высота над уровнем моря	347 м
Класс	Ш	Справочн. темп. воздуха	—
Область	Навои	ВПП	3100 x 45 м
Главн. город	Навои	(существующ.)	(1410 x 45 м)
Расстояние от города	25 км юго-запад	Направление (истин. север)	Сев. 82°25' Вост.
Географические координаты	Сев. 40°07'	ВПП для посадки*	25
	Вост. 065°12'	Категория системы посадки*	—

Республика Узбекистан			
Национальная авиакомпания "Узбекистан Хаво Йуллари"			
Исследование по развитию воздушного транспорта в республике Узбекистан			
Аэропорт	Аэропорт Навои		
Наименование чертежа	Генплан аэропорта (2020 г.)		
Дата		Масш.	



4.5.14 План развития аэропорта Ургенч

(1) План развития

Проект модернизации аэропорта Ургенч находится в ходе выполнения с ориентировкой на спрос на 2005 год.

Аэропорт Ургенч относится ко классу II и он является узловым аэропортом в северо-западном регионе Узбекистана. В Таблице 4.5.20 приведен план развития аэропорта, а на Рис. 4.5.19 приведен генплан аэропорта по состоянию на 2020 год.

Таблица 4.5.20 План развития аэропорта Ургенч (Класс II)

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.	69 (1995 г)	460	580	730	870
	макс. воздушное судно	ИЛ-76			○ В-767 (реактивный самолет среднего размера)	
Раз- витие	Летное поле	ВПП	3000 м			
		РД	Частично-параллельн.			○ Полно-параллельная
		Перрон				○ Расширение
		Покрытие				○ Укладка верхнего слоя (ВПП и РД)
	Терминалы	здание пассажир. терминала				○ Расширение Расширение ○
	Авиана- вигац. средства					○ VOR/DME ○ Обновление FANS ○
Примечания						

(2) Планирование оборудования и сооружений

а) Взлетно-посадочные полосы

Ориентируясь на спрос на 2005 год в составе проекта модернизации существующая взлетно-посадочная полоса в настоящий момент находится под усовершенствованием в целях обслуживания реактивных самолетов среднего размера.

Однако, где-то в период между 2-ым и 3-им этапами наступит конец службы поверхности покрытия, обновляемой в составе проекта модернизации, а следовательно, на 2-м этапе понадобится восстановление поверхности покрытия укладкой верхнего слоя.

б) Рулежные дорожки

Существующие рулежные дорожки подвергаются усовершенствованию с окончанием к 1998 году в составе проекта модернизации в целях обслуживания реактивных самолетов среднего размера, ориентируясь на спрос на 2005 год. В период между 2-ым и 3-им этапами наступит конец срока службы поверхности покрытия, обновляемой в составе проекта модернизации, а следовательно, на 2-м этапе понадобится восстановление поверхности покрытия укладкой верхнего слоя. На 4-м этапе потребуются удлинение параллельной рулежной дорожки и укладка верхнего слоя покрытия существующих рулежных дорожек №3 и №4.

с) Перроны

Три (3) места стоянки для В-767 и одно (1) место стоянки для ИЛ-114 будут вводиться в эксплуатацию после окончания проекта модернизации. После 1-го этапа понадобится расширение перрона для удовлетворения роста спроса.

д) Аэровокзальный комплекс

- Здание пассажирских терминалов

Здание пассажирских терминалов, подлежащее возведению в составе проекта модернизации (6890 м² против спроса на 2005 год) будет расширяться до 14280 м² для удовлетворения спроса на 2020 год.

- Здание грузовых терминалов

Здание грузовых терминалов, подлежащее возведению в составе проекта модернизации (400 м²) будет расширяться до 3730 м² для удовлетворения спроса на 2020 год.

- Автомобильная стоянка

Автомобильная стоянка, подлежащая строительству в составе проекта модернизации (на 50 автомобилей) будет расширяться на запад или юг до вместимости на 830 автомобилей для спроса на 2020 год.

- Административное оборудование

Административное здание с КДП, станция электроснабжения, подлежащие возведению в составе проекта модернизации, будут эксплуатироваться дальше.

Что касается пожарно-спасательной станции, то в настоящее время продвигаются работы по развитию в счет проекта модернизации для удовлетворения требованиям категории аэродрома "б" правил ИКАО. Категория аэродрома на 4-м этапе продвижения плана развития остается тоже "б" и, следовательно, дополнительное развитие не понадобится.

- **Авиатопливное хозяйство**

Требуемая площадь топливного хозяйства согласно спросу на 2020 год составляет 4800 м².

- **Другие оборудование и сооружения**

Существующие оборудование и сооружения такие, как здание для VIP, будут эксплуатироваться дальше.

е) **Авианавигационные средства и система УВД**

План развития авианавигационных средств приведен в п. 4.6, а проработка системы УВД приведена в п. 4.7 соответственно.



- LEGEND**
- Domestic Passenger Terminal (New)
 - ⊗ International Passenger Terminal (New)
 - ⊙ VIP Building
 - ⊕ Cargo Terminal Building (New)
 - ⊖ Fire Station (New)
 - ⊗ Car Park (New)
 - ⊙ Hotel
 - ⊙ Sub-Station
 - ⊙ Step Car Garage
 - ⊙ Toilet
 - ⊙ Central Heating Plant
 - ⊙ Electric Service Building for Pilots
 - ⊙ Administration Building
 - ⊙ Existing Passenger Terminal Building

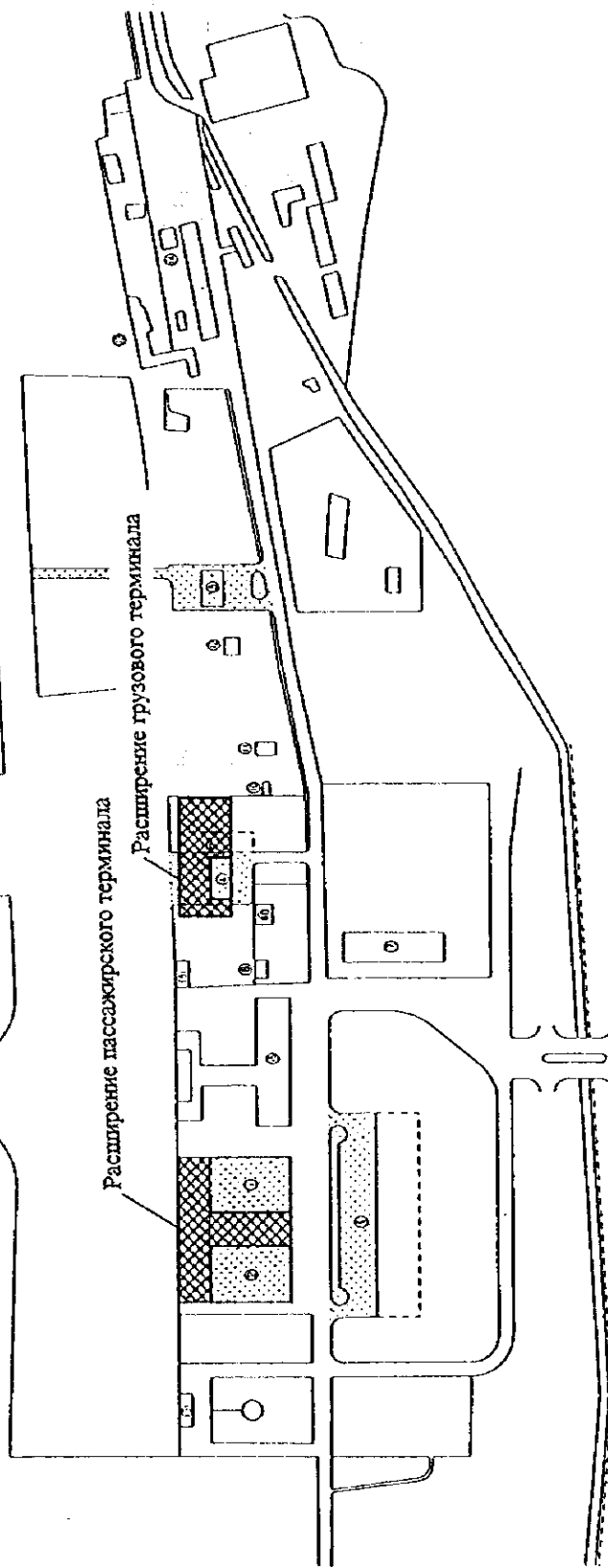


Рис. 4.5.19 (1) План размещения аэровокзального комплекса аэропорта Ургенч
(масштаб: 1/5000)

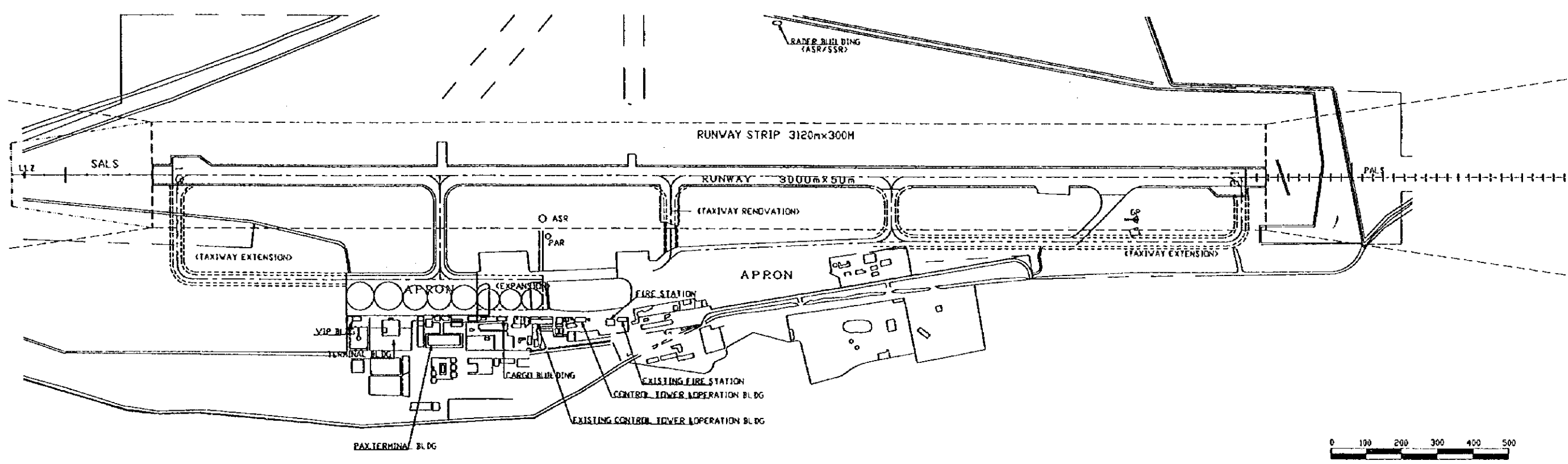
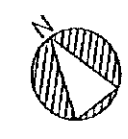


Рис. 4.5.19 (2) План развития аэропорта Ургенч (2020 г.)

Показатель	Ныне	1-й этап (до 2005 г.)	2-й этап (2006- 2010г.)	3-й этап (2011- 2015г.)	4-й этап (2016- 2020г.)
Летное поле	ВПП	3000 м			
	РД	Частично-параллельн.			○ Полнопараллельн.
	Перрон			○ Расширение	
Терминалы	Покрытие			○ Укладка верхнего слоя (ВПП и РД)	
	здание пассажир. терминала			○ Расширение	Расширение ○
Авианавигационные средства				○ VOR/DME	○ Обновление FANS ○

Данные аэропорта				*: по приборам	
Наименование аэропорта	Ургенч	Высота над уровнем моря	97 м		
Класс	II	Справочн. темп. воздуха	—		
Область	Хорезм	ВПП	3000 x 45 м		
Главн. город	Ургенч	(существующ.)	(3000 x 44 м)		
Расстояние от города	5 км вост.	Направление (истин. север)	Сев.143°29'Вост.		
Географические координаты	Сев. 41°34'30"	ВПП для посадки*	31		
	Вост. 060°38'30"	Категория системы посадки*	CAT-I		

Республика Узбекистан			
Национальная авиакомпания "Узбекистан Хаво Йуллари"			
Исследование по развитию воздушного транспорта в республике Узбекистан			
Аэропорт	Аэропорт Ургенч		
Наименование чертежа	Генплан аэропорта (2020 г.)		
Дата		Масш.	

4.5.15 План развития аэропорта Нукус

(1) План развития

Аэропорт Нукус относится ко классу II. В Таблице 4.5.21 приведен план развития аэропорта, а план развития — на рис. 4.5.20.

Таблица 4.5.21 План развития аэропорта Нукус (Класс II)

Показатель		Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)
Спрос	на пассажирские перевозки, тыс. чел.	50 (1995 г)	300	380	460	570
	макс. воздушное судно	ИЛ-62	○ В-767			
	ВПП	ВПП	3000 м	○ Возведение боковых полос (6 м)		
РД		Частично-параллельн.	○ Расширение и возведение обочин			
Раз- витие	Летное поле	Перрон		○ Расширение		
		Покрытие		○ Укладка верхнего слоя (ВПП и РД)		
	Терми- налы	здание пассажир. терминала	2200 м ²	○ Расширение (местных линий и линий в страны СНГ)		
				○ Расширение (междунар. линий) Расширение ○		
	Авиана- виг.ац. средства			○ Cat-I ILS, VOR/DME, ASR/SSR УВД, метеооборудование, светотехнич. оборудование летного поля Обновление ○ FANS ○		
Примечания						

(2) Планирование оборудования и сооружений

а) Взлетно-посадочные полосы

Существующая взлетно-посадочная полоса имеет длину 3000 м и ширину 48 м, что обеспечивает обслуживание реактивных самолетов среднего класса. Однако, с обеих сторон РД необходимо предусмотреть боковую полосу безопасности шириной 6 м.

Прочность покрытия существующей РД, выполненного из предварительно залитых бетонных панелей, соответствует PCN 20/R/A/X/T и оказывается недостаточной для эксплуатации реактивных самолетов среднего класса. Поверхность существующего покрытия крайне ухудшена. В связи с этим на 1-м этапе необходима укладка верхнего слоя толщиной 20 см.

b) Рулежные дорожки

Существующая система рулежных дорожек в принципе должна приводиться в соответствие указаниям в нижеприведенной таблице для дальнейшей эксплуатацию.

РД	Имеющаяся ширина	Планир. ширина	Толщина укладываем. верх.слоя	Период возведения
• Параллельные	38 м (РД + обочины)		8 см	1-й этап
• № 1	38 м (РД + обочины)		8 см	1-й этап
• № 2	22 м	23м + обочины	8 см	1-й этап
• № 3	20 м	23м + обочины	8 см	1-й этап
• № 4	38 м (РД + обочины)		8 см	1-й этап
• № 5	38 м (РД + обочины)		8 см	1-й этап
• № 6	16 м	23м + обочины	5 см	1-й этап
• № 7	16 м	23м + обочины	5 см	1-й этап

c) Перроны

Места стоянки размещены в линейной компоновке вдоль существующего здания терминалов. После окончания 1-го этапа плана понадобится расширение перрона согласно возрастающему спросу.

d) Аэровокзальный комплекс

• Здание пассажирских терминалов

Требуемая площадь пола согласно спросу на 2020 год равна 4200 м² для международных линий и линий в страны СНГ соответственно, и 5400 м² для пассажиров местных авиамаршрутов. На 1-м этапе надо построить новое здание для пассажиров линий в страны СНГ.

• Здание грузовых терминалов

Существующее грузовое здание (550 м²) подлежит расширению до 2780 м² в западную сторону существующего грузового здания.

• Автомобильная стоянка

Существующая автомобильная стоянка (2000 м²) должна расширяться до 27300 м² на спрос на 2020 год.

• Административное оборудование

КДП, административное здание, станция электроснабжения подлежат возведению вновь на 1-м этапе.

Существующая пожарно-спасательная станция (445 м²) подлежит расширению до 600 м² на 1-м этапе.

- **Авиатопливное хозяйство**
Существующий комплекс на основе предположения имеет площадь около 20000 м², которая достаточна против требуемой площади (3850 м²) по спросу на 2020 год.
 - **Другие оборудование и сооружения**
Существующие оборудование и сооружения такие, как здание для VIP, будут эксплуатироваться дальше.
- е) **Авианавигационные средства и система УВД**
План развития авианавигационных средств приведен в п. 4.6, а система УВД рассматривается в п. 4.7 соответственно.

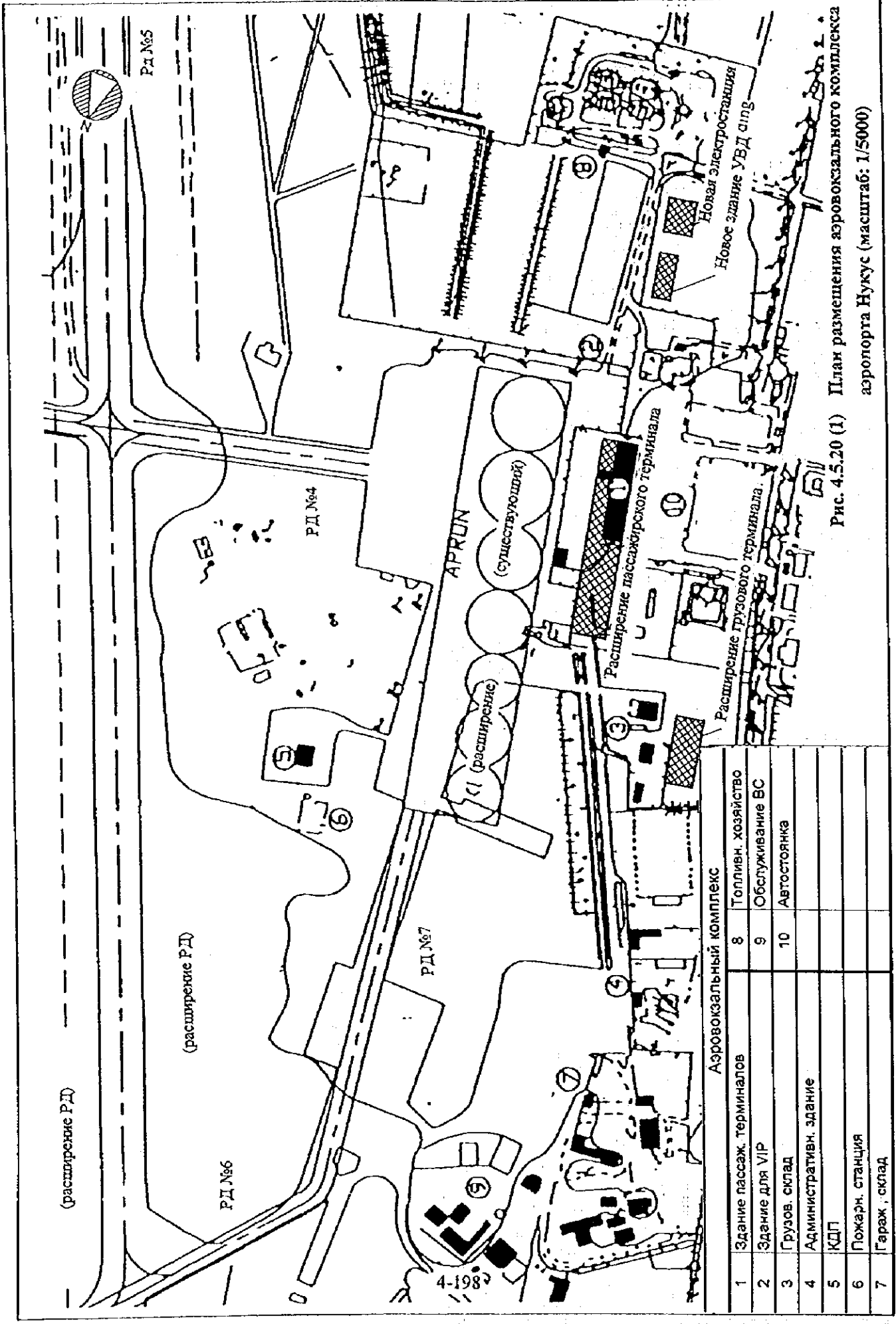


Рис. 4.5.20 (1) План размещения аэровокзального комплекса аэропорта Нукус (масштаб: 1/5000)

Аэровокзальный комплекс	
1	Здание пассаж. терминалов
2	Здание для VIP
3	Грузов. склад
4	Административн. здание
5	КПП
6	Пожарн. станция
7	Гараж, склад
8	Топливн. хозяйство
9	Обслуживание ВС
10	Автостоянка

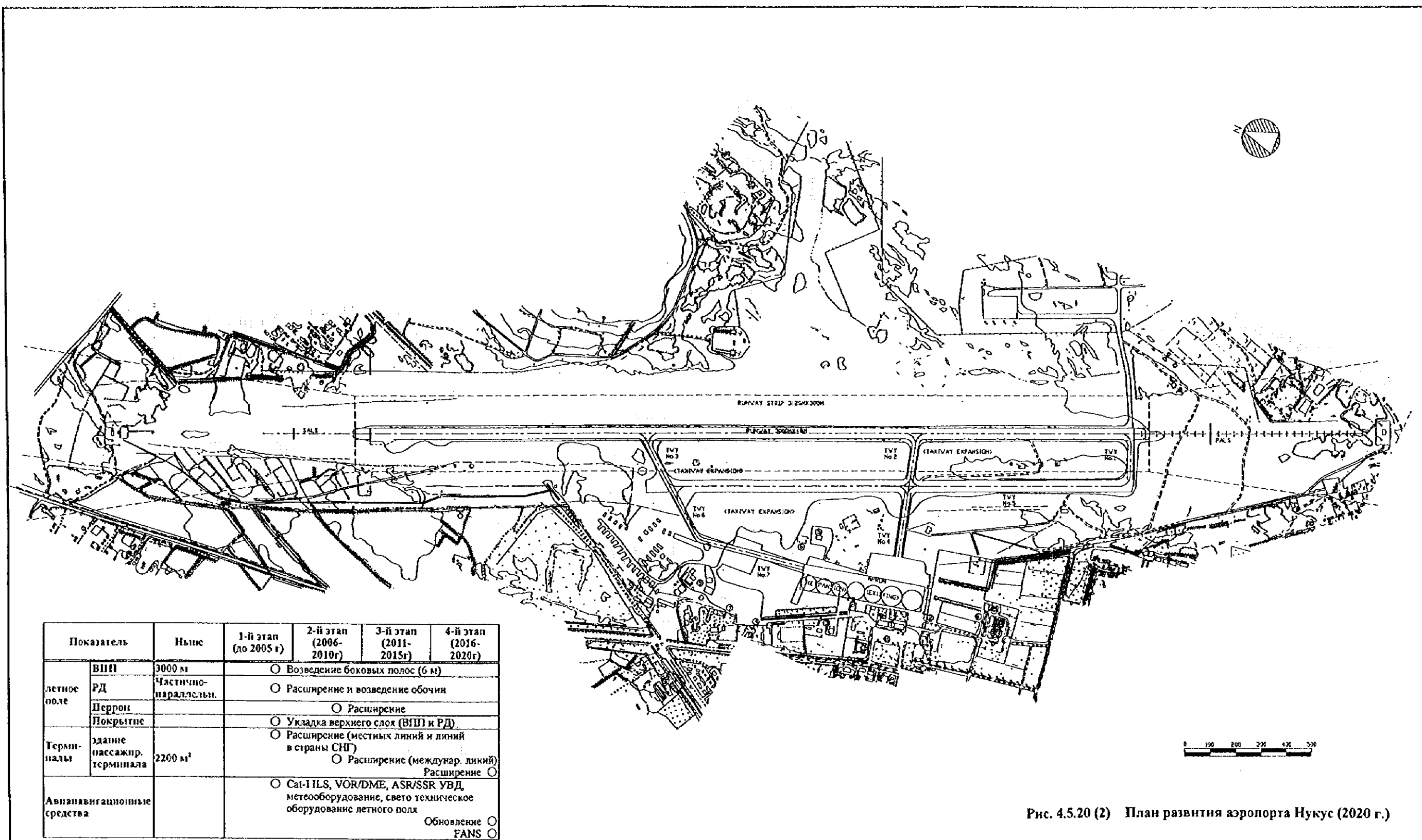
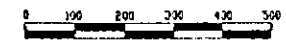


Рис. 4.5.20 (2) План развития аэропорта Нукус (2020 г.)

Показатель	Ныне	1-й этап (до 2005 г)	2-й этап (2006- 2010г)	3-й этап (2011- 2015г)	4-й этап (2016- 2020г)	
летное поле	ВПП	3000 м	○ Возведение боковых полос (6 м)			
	РД	Частично-параллельн.	○ Расширение и возведение обочин			
	Шеррон		○ Расширение			
Терминалы	Покрытие		○ Укладка верхнего слоя (ВПП и РД)			
	здание пассажир. терминала	2200 м ²	○ Расширение (местных линий и линий в страны СНГ) ○ Расширение (междунар. линий) ○ Расширение			
Авианавигационные средства		○ Cat-I ILS, VOR/DME, ASR/SSR УВД, метеооборудование, свето техническое оборудование летного поля ○ Обновление ○ FANS				



Аэровокзальный комплекс				Данные аэропорта				Республика Узбекистан Национальная авиакомпания "Узбекистан Хаво Йуллари"			
1	Здание пассаж. терминалов	8	Топливн. хозяйство	Наименование аэропорта	Нукус	Высота над уровнем моря	76 м	Исследование по развитию воздушного транспорта в республике Узбекистан			
2	Здание для VIP	9	Обслуживание ВС	Класс	II	Справочн. темп. воздуха	—				
3	Грузов. склад	10	Автостоянка	Область	Республика Каракалпакстан	ВПП	3000 x 48 м	Аэропорт			
4	Административн. здание			Главн. город	Нукус	(существующ.)	(3000 x 48 м)				
5	КДП			Расстояние от города	7км северо-запад	Направление (истинн. север)	Сев. 159°31' Вост.	Наименование чертежа			
6	Пожарн. станция			Географические координаты	Сев. 42°29'18"	ВПП для посадки*	18				
7	Гараж, склад				Вост. 059°37'24"	Категория системы посадки*	CAT-I	Дата			

