

УХХХ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
УННН АД 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УХХХ ХАБАРОВСК/Новый
УННН Khabarovsk/Novy

УХХХ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
УННН АД 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	483141N 1351117E – 1878.2 м от порога ВПП 05П на СВ и 159.3 м влево от оси ВПП 05П. 483141N 1351117E – 1878.2 m north-east of RWY 05R THR and 159.3 m left of RWY 05R centre line.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	10.5 км северо-восточнее г. Хабаровска. 10.5 km NE of Khabarovsk.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	74.3 м/22.9°C 74.3 m/22.6°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	12°З(2009)/0.1 12°W(2009)/0.1
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ», Россия, 680031, г. Хабаровск, Матвеевское шоссе, 28"Б" Open joint stock company "Khabarovsk Airport", 28 "B", Matveevskoye Shosse, Khabarovsk, 680031, Russia Тел./Tel: (4212) 26-20-01 Факс/Fax: (4212) 26-35-30 AFS: УХХХАГДУ УНННАРДУ E-mail: office@airkhv.ru
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХХХ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
УННН АД 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 2200-0700; СБ, ВС, празд; не работает MON-FRI: 2200-0700; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ, информационно-консультативное обслужива- ние по типу Брифинг AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД для ВС ГА: к/с; – вторник и четверг 0530-0700 АД закрыт, за исключением аварийных ситуаций AD operating HR for civil ACFT: H24; – TUE and THU 0530-0700 AD closed, except emergency situation 2. Тм= UTC+11час. LT= UTC+11HR

УХХХ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
УННН АД 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МК-8 TS-1, RT (equivalent Jet A-1)/МК-8
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет. AVBL without limitation.
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются. AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Крупный и мелкий ремонт в АТБ. Major and minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХХХ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
УННН АД 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеется AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, троллейбус, такси, маршрутное такси Buses, trolleybus, taxi, route taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт, комната матери и ребёнка в аэровокзале, служба скорой помощи и больницы в г.Хабаровск. Aid post, mother and child room at Airport Terminal, ambulance service and hospitals in Khabarovsk.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется почтовое отделение Post Office AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХХХ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
УННН АД 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 9 – ВПП 05П/23Л, ВПП 05Л/23П H24, CAT 9 – RWY 05R/23L, RWY 05L/23R
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УХХХ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
УННН АД 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется. AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1. ИВПП 05П/23Л, летная полоса на ширину 10 м, РД А, В, С, Е, F, H, перрон. RWY 05R/23L, the runway strip to a width of 10 m, TWY A, B, C, E, F, H, apron. 2. ИВПП 05Л/23П, МС, РД D и обочины всех РД на ширину 10м. RWY 05L/23R, stands, TWY D and all TWY shoulders to a width of 10 m. 3. Летные полосы на ширину 25 м, обочины перрона и МС. The runway strips to a width of 25 m, apron shoulders and stands.
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

УХХХ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.
UHHH AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон/Apron: бетон/Concrete, PCN 58/R/A/W/T;
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A – 22.5 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 40/R/A/X/T B – 22.5 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 56/R/B/X/T C – 21 м, сборный бетон/precast-Concrete, PCN 51/R/B/X/T D, E, G, H – 22.5 м, железобетон/Reinforced Concrete, PCN 58/R/A/X/T F – 22.5 м, сборный железобетон, усиленный асфаль- тобетоном/precast concrete reinforced with asphalt-concrete. Ширина несущего покрытия 22.5 м. The width of load-bearing pavement is 22.5 m. Общая ширина с асфальтобетонными обочинами – 44.0 м. The total width including asphalt concrete edges is 44.0 m. PCN 61/R/A/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера ACL location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	VOR – нет, INS – MC 6, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 см. UHHH-39 VOR – NIL, INS – ST 6, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 see UHHH-39
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХХХ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UHHH AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	Имеются. AVBL.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УХХХ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
УННН АД 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
05L/Взл/TKOF 23R/Подх/АПСН	Антенна Antenna	82.6 м *	48 32 42.3N 135 12 37.3E	Телевышка TV tower	302.7 м *	48 32 23.4N 135 02 39.0E	* маркировано * marked/LGTD
	Антенна Antenna	79.8 м *	48 32 46.5N 135 12 38.1E	Труба Chimney	229.9 м *	48 34 13.8N 135 09 04.4E	
	Антенна Antenna	80.3 м *	48 32 46.1N 135 12 39.0E	Мачта Mast	251.6 м *	48 30 48.8N 135 07 18.4E	
	Антенна Antenna	80.7 м *	48 32 46.5N 135 12 37.0E	Мачта Mast	260.3 м *	48 30 43.6N 135 07 02.5E	
	23R/Взл/TKOF 05L/Подх/АПСН	Угловой отражатель Corner reflector	73.2 м *	48 30 52.9N 135 10 02.7E	Мачта Mast	229.4 м *	
Дерево Tree		84.3 м	48 30 19.9N 135 09 26.6E	Антенна Antenna	135.9 м *	48 31 29.6N 135 10 12.8E	
Дерево Tree		85.3 м	48 30 15.0N 135 09 26.0E	Здание Building	172.3 м *	48 30 02.0N 135 05 58.0E	
Кран Crane		171.4 м *	48 28 05.0N 135 05 13.0E	Здание Building	132.1 м *	48 30 30.6N 135 07 09.2E	
05R/Взл/TKOF 23L/Подх/АПСН	Антенна Antenna	75.4 м *	48 32 42.7N 135 12 51.4E	Здание Building	166.4 м *	48 28 10.0N 135 04 46.0E	
	Деревья Trees	82.5 м	48 32 53.0N 135 12 58.0E	Здание Building	154.6 м *	48 30 21.8N 135 07 05.7E	
	Деревья Trees	81.2 м	48 32 53.0N 135 13 03.0E	Опора ЛЭП Power line	95.2 м *	48 32 54.9N 135 12 27.1E	
23L/Взл/TKOF 05R/Подх/АПСН	Антенна Antenna	71.2 м *	48 30 42.3N 135 10 07.5E	Мачта Mast	105.4 м *	48 31 33.8N 135 10 33.9E	
	Антенна Antenna	73.4 м *	48 30 40.0N 135 10 04.0E	Мачта Mast	107.7 м *	48 31 24.6N 135 10 23.2E	
	Антенна Antenna	74.5 м *	48 30 39.7N 135 10 03.7E	Антенна Antenna	127.8 м *	48 31 31.5N 135 10 09.1E	
	Деревья Trees	81.8 м	48 30 33.0N 135 10 02.0E	Здание Building	128.7 м *	48 30 33.9N 135 08 26.3E	
	Деревья Trees	76.3 м	48 30 34.0N 135 10 00.0E	Здание Building	137.4 м *	48 30 27.2N 135 07 11.6E	
	Деревья Trees	79.7 м	48 30 31.0N 135 09 58.0E				
	Мачта Mast	96.7 м *	48 30 31.4N 135 10 07.4E				
	Мачта Mast	99.0 м *	48 30 29.5N 135 10 11.9E				
	Дерево Tree	82.5 м	48 32 53.0N 135 12 58.0E				
	Дерево Tree	81.2 м	48 32 53.0N 135 13 03.0E				

УХХХ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UHHH AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Хабаровск Khabarovsk
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Хабаровск 24 часа Khabarovsk 24 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast, interval of issuance	TREND 30 минут TREND 30 min
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация. Briefing, personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. рус., англ. Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ППМ спутниковой информации об облаках, МРЛ APT, WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Хабаровск-Подход, Посадка, Старт, РДЦ Khabarovsk APP, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УХХХ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UHHH AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN), покрытие ВПП и КПП	Координаты порога ВПП	Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
05R	042°10' 053°47'	4000x60	PCN 68/R/A/X/T Surface Ferroconcrete, reinforced by Asphalt-Concrete	48 30 52.64N 135 10 21.63E	THR 69.5 m
23L	222°10' 233°47'	4000x60	PCN 68/R/A/X/T Surface Ferroconcrete, reinforced by Asphalt-Concrete	48 32 28 62N 135 12 32.49E	THR 71.7 m
05L	042°10' 053°47'	3500x45	PCN 56/R/C/X/T Asphalt-Concrete	48 30 58.96N 135 10 11.05E	THR 68.7 m
23R	222°10' 233°47'	3500x45	PCN 56/R/C/X/T Asphalt-Concrete	48 32 22.97N 135 12 05.60E	THR 68.1 m
Уклон ВПП и КПП Slope of RWY and SWY	КПП (м) Stopway (m)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (m)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (m)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x180	4300x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	400x180	4300x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	400x180	3800x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	400x180	3800x300	нет/NIL	нет/NIL

УХХХ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UHHH AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (m)	РДВ (м) TODA (m)	РДПВ (м) ASDA (m)	РПД (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
05R	4000	4400	4000	4000	нет/NIL
From TWY F	3045	3445	3045	нет/NIL	нет/NIL
From TWY G	1650	2050	1650	нет/NIL	нет/NIL
23L	4000	4400	4000	4000	нет/NIL
From TWY F	955	1355	955	нет/NIL	нет/NIL
From TWY G	2350	2750	2350	нет/NIL	нет/NIL
From TWY H	3500	3900	3500	нет/NIL	нет/NIL
05L	3500	3900	3500	3500	нет/NIL
From TWY B	2545	2945	2545	нет/NIL	нет/NIL
From TWY C	2088	2488	2088	нет/NIL	нет/NIL
From TWY D	1526	1926	1526	нет/NIL	нет/NIL
23R	3500	3900	3500	3500	нет/NIL
From RWY turn pad	2675	3075	2675	нет/NIL	нет/NIL
From TWY D	1970	2370	1970	нет/NIL	нет/NIL
From TWY C	1400	1800	1400	нет/NIL	нет/NIL

УХХХ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UHHH AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ, LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (m) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
05R	HIALS CAT I 870 m	зеленые green	PAPI left/2° 40'	нет NIL	4000m, 15m, 3100m white next 600m red/white last 300m red LIH	4000m, 60m 3400m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
23L	HIALS CAT II 900 m	зеленые green	PAPI left/2° 40'	900m	4000m, 15m, 3100m white next 600m red/white last 300m red LIH	4000m, 60m 3400m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
05L	SALS 420 m LIL	зеленые green	PAPI left/2° 40'	нет NIL	нет NIL	3500m 60m 2900m white last 600m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
23R	SALS 900 m LIL	зеленые green	PAPI left/2° 40'	нет NIL	нет NIL	3500m 60m 2900m white last 600m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL

УХХХ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UHHH АД 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT Anemometer location and LGT	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: нет Edge: all TWY, centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХХХ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UHHH АД 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	Посадочная площадка № 1: на перроне у сочленения с РД В 48 31 32.16С 135 10 25.83В; Посадочная площадка № 2: на МС 50 48 31 35.38С 135 10 22.35В; Посадочная площадка № 3: на МС 49 48 31 36.42С 135 10 25.01В Landing helipad № 1: on the apron at junction with TWY В 48 31 32.16N 135 10 25.83E; Landing helipad № 2: on stand 50 48 31 35.38N 135 10 22.35E; Landing helipad № 3: on stand 49 48 31 36.42N 135 10 25.01E
2.	Превышение TLOF/FATO elevation	71 м 71 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность маркировки TLOF and FATO area dimensions, surface, strength.	Посадочные площадки № 1–3: прямоугольники 40x30 м, бетон, PCN 41/R/A/W/T. Имеют дневную маркировку. Landing helipads № 1–3: rectangles 40x30m, concrete, PCN 41/R/A/W/T. Day marking AVBL.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	Посадочные площадки № 1–3: 48°/60°–208°/220° Landing helipads № 1–3: 48°/60°–208°/220°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distances available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Использование посадочных площадок № 1–3: для перевозки VIP Landing helipads № 1–3 are available for VIP carriage.

УХХХ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
УННН АД 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	<p>Хабаровск диспетчерский район 1 / Khabarovsk CTA 1: 49 45 00N 135 11 12E – 49 35 24N 135 26 12E – 49 27 00N 136 34 00E – 49 20 00N 136 44 24E – 48 42 54N 136 48 12E – 48 35 00N 136 49 00E – 48 20 00N 135 47 00E – 47 43 00N 136 37 00E – 47 07 00N 135 51 00E – 46 49 30N 135 35 00E – 46 48 00N 134 15 00E – 46 52 00N 134 02 00E Далее по государственной границе до / then along the state border to 48 07 00N 133 10 00E – 48 50 00N 132 55 00E – 49 06 00N 133 04 00E – 49 23 00N 133 18 00E – 49 38 00N 134 44 00E – 49 33 00N 135 11 12E – 49 45 00N 135 11 12E</p> <p>Хабаровск диспетчерский район 2 / Khabarovsk CTA 2: 48 18 48N 134 09 24E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 80 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 80 km centred at 48 31 41N 135 11 17E до / to – 47 55 36N 134 35 54E далее по государственной границе до / then along the state border to 48 18 48N 134 09 24E</p> <p>Хабаровск диспетчерский район 3 / Khabarovsk CTA 3: 48 53 00N 135 19 18E – 48 47 42N 135 34 00E – 48 46 36N 135 38 00E – 48 43 24N 135 32 30E – 48 38 24N 135 24 00E – 48 35 57N 135 19 42E – 48 31 24N 135 12 00E – 48 31 12N 135 11 42E – 48 26 12N 135 04 42E – 48 23 18N 135 00 48E – 48 17 25N 134 52 45E – 48 16 18N 134 43 12E далее по государственной границе до / then along the state border to 48 24 36N 134 40 30E – 48 34 00N 134 35 00E – 48 41 12N 134 44 06E – 48 49 48N 134 55 06E – 48 53 00N 135 19 18E</p> <p>Хабаровск диспетчерский район 4* / Khabarovsk CTA 4*: 48 43 24N 135 32 30E – 48 42 27N 135 34 43E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 35 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 35 km centred at 48 31 41N 135 11 17E до / to 48 17 25N 134 52 45E – 48 23 18N 135 00 48E – 48 28 12N 135 04 42E – 48 31 12N 135 11 42E – 48 31 24N 135 12 00E – 48 35 57N 135 19 42E – 48 38 24N 135 24 00E – 48 43 24N 135 32 30E</p> <p>Диспетчерская зона 1 / CTR 1: 48 37 07N 135 18 01E – 48 35 57N 135 19 42E – 48 31 24N 135 12 00E – 48 31 12N 135 11 42E – 48 26 12N 135 04 42E – 48 27 00N 135 03 30E – 48 29 36N 135 07 12E – 48 32 00N 135 10 30E – 48 34 18N 135 13 54E – 48 37 07N 135 18 01E</p> <p>Диспетчерская зона 2* / CTR 2*: 48 35 57N 135 19 42E далее по дуге по часовой стрелке радиусом 13 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 13 km centred at 48 31 41N 135 11 17E – до / to 48 28 11N 135 20 26E – 48 31 24N 135 12 00E – 48 35 57N 135 19 42E</p> <p>Диспетчерская зона 3** / CTR 3**: 48 37 07N 135 18 01E – 48 34 18N 135 13 54E – 48 32 00N 135 10 30E – 48 35 11N 135 02 08E далее по дуге по часовой стрелке радиусом 13 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 13 km centred at 48 31 41N 135 11 17E – до / to 48 37 07N 135 18 01E</p>
2.	Вертикальные границы Vertical limits	<p>Диспетчерский район 1 / CTA-1: От 2450м (FL080) до 7000м (FL230) / FL080 (2450m) – FL230 (7000m)</p> <p>Диспетчерский район 2 / CTA-2: Выше 1500м (FL050) до 2450м (FL080) / Above FL050 (1500m) – FL080 (2450m)</p> <p>Диспетчерский район 3, 4* / CTA 3, 4*: От 400м (AMSL) до 1850м (FL060) / 400m (AMSL) – FL060 (1850m)</p> <p>Диспетчерская зона 1, 2*, 3** / CTR 1, 2*, 3**: От поверхности земли до 400м (AMSL) / GND – 400m (AMSL)</p>
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С круглосуточно Class C H24
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Хабаровск –Подход, Круг, Старт русский, английский Khabarovsk –Approach, Radar, Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	974 / (900) м 974 / (900) м
6.	Примечания Remarks	<p>* – в будни по согласованию с военным аэродромом * – by coordination with the military aerodrome on week days.</p> <p>** – по согласованию с аэродромом МВЛ ** – by coordination with the aerodrome of domestic airlines.</p>

УХХХ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.
УННН АД 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы	Позывной	Канал	Часы работы	Примечания
Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
Подход/РЛ/АРП APP/SSR/VDF	Хабаровск-Подход Khabarovsk-Approach	125.2 129.3R	к/с H24	
Круг/ОРЛ/АРП Radar/SRE/VDF	Хабаровск-Круг Khabarovsk-Radar	120.3	к/с H24	
Старт TWR	Хабаровск-Старт Khabarovsk-Tower	119.3 121.8 (by ATC)	к/с H24	Функции Руления Serves as Taxiing
Посадка TWR	Хабаровск-Посадка Khabarovsk-Tower	119.3	к/с H24	
АТИС ATIS	Хабаровск-АТИС Khabarovsk-ATIS	124.875	к/с H24	
ТРАНЗИТ TRANSIT	Хабаровск-ТРАНЗИТ Khabarovsk-TRANSIT	131.8	к/с H24	
ПЕРРОН APRON	Хабаровск-Перрон Khabarovsk-Apron	118.9		Связь с буксиро- вочной бригадой и ИТС, встречающи- ми ВС Communication with towing crew and engineering technical personnel meeting ACFT

УХХХ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UHHH AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmit- ting antenna coordinates	Elevation of DME transmit- ting antenna	Remarks	
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (12°W)	ХАБ НАВ	112.3	к/с Н24	483242.3N 1351237.3E	82.5m	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 05П ИЛС кат. I (12°З) LOC 05R ILS CAT I (12°W)	ИУФ IUF	110.3	п/з O/R	483242.3N 1351251.2E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 05П GP 05R		335.0	п/з O/R	483102.5N 1351027.1E		2°40' RDH 15.12m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 05П LOM 05R	УФ UF	469	п/з O/R	482918.1N 1350813.1E		234°MAG/3.94km to RWY 05R is AVBL by request Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 05П LMM 05R	У U	950	п/з O/R	483022.0N 1350940.0E		234°MAG/1.28km to RWY 05R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 23Л ИЛС кат. II (12°З) LOC 23L ILS CAT II (12°W)	ИХИ ИИ	110.9	п/з O/R	483040.0N 1351004.4E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 23Л GP 23L		330.8	п/з O/R	483217.0N 1351225.5E		2°40' RDH 16.76m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 23Л LOM 23L	ХИ ИИ	469	п/з O/R	483406.4N 1351446.0E		054°MAG/4.08km to RWY 23L is AVBL by request Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 23Л LMM 23L	Х И	950	п/з O/R	483258.5N 1351313.1E		054°MAG/1.24km to RWY 23L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 05Л LOM 05L	БД BD	528	п/з O/R	482926.2N 1350804.9E		234°MAG/3.88m to RWY 05L is AVBL by request Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 05Л LMM 05L	Б В	258	п/з O/R	483031.4N 1350934.6E		234°MAG/1.13km to RWY 05L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 23П LOM 23R	ГЕ GE	528	п/з O/R	483359.0N 1351416.4E		054°MAG/4.00km to RWY 23R is AVBL by request Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 23П LMM 23R	Г G	258	п/з O/R	483246.8N 1351238.1E		054°MAG/1.00km to RWY 23R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХХХ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ**1.Аэропортовые правила**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецмашинами-тягачами. Частота связи с буксировочной бригадой – 118.9МГц. Позывной – Хабаровск-Перрон. Руление и буксировка производятся по установленной дневной маркировке.

1.1. Руление на МС

- установка ВС буксировкой производится на МС 2-4, 6, 7, 10-12, 14-22, 24-34, 36-43, 67-73.

- на тяге собственных двигателей руление выполняется на МС 23, 23А, 50-55.

1.2. Выруливание с МС

Буксировка ВС производится с МС 50-53, 67. На тяге собственных двигателей выруливание выполняется с МС 2-4, 6, 7, 10-12, 14-23, 23А, 24-34, 38-43, 54, 55, 68-73.

2. Руление по аэродрому

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер СДП на частоте 119,3 МГц. Без разрешения диспетчера СДП руление и буксировка запрещены. ВС иностранных авиакомпаний подлежат обязательному сопровождению специально оборудованным автомобилем.

3. Особенности движения ВС на/с МС

1. МС 2-12 предназначены для установки ВС Ил-62 и классом ниже. Кроме того, разрешается установка по соответствующей разметке:

- на МС 2,7 ВС Ил-76, В757;

- на МС 6 ВС Ил-86, Ил-96, А-310, DC-10, Ил-76, В757;

- на МС 10-12 ВС Ил-96, А-330, В747, В777 и их модификации, всех ВС классом ниже.

2. МС 14-22, 24-34, 36-43 предназначены для установки ВС Ан-24, Ан-26, Ан-140, Як-40, Ан-74, DHC-8 и классом ниже.

На МС 36-43 разрешается интервал между ВС 1,5 – 2 м. Движение автотранспорта, буксировку и обслуживание ВС на этих МС производить с особым вниманием.

3. МС 48 предназначена для установки ВС всех типов. При нахождении ВС на МС 48 сквозное руление между РД В и РД С закрыто.

4. МС 49 предназначена для установки ВС Ан-24, Ан-26 и классом ниже. Выруливание с МС 49 в направлении РД В и заруливание в направлении РД С разрешается только при отсутствии ВС на МС 50.

5. МС 50-55 предназначены для установки ВС Ил-62 и классом ниже. Разрешается установка на этих МС ВС Ту-204, Ту-214.

На МС 50-53 разрешается установка по разметке параллельно аэровокзалу всех типов ВС.

6. На МС 62 разрешается установка ВС Ан-12 и классом ниже.

7. МС 67-73 предназначены для установки ВС Ту-154 и классом ниже. На МС 67, 72 разрешается установка ВС Ту-214, Ту-204.

На МС 67-73 разрешается интервал между ВС 5 м. Движение автотранспорта, буксировку и обслуживание ВС на этих МС производить с особым вниманием.

UHHH AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS**1.Airport regulations**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and by special tow tractors towing. Frequency of tow team – 118.9MHz. Call sign Khabarovsk-Apron. Taxiing and towing shall be carried out along the established day marking.

1.1. Taxiing into stands

- parking onto stands 2-4, 6, 7, 10-12, 14-22, 24-34, 36-43, 67-73 shall be carried out by towing.

- taxiing into stands 23, 23A, 50 – 55 shall be carried out under own engines power.

1.2. Taxiing out of stands

Taxiing out of stands 50 – 53, 67 shall be carried out by towing. Taxiing out of stands 2-4, 6, 7, 10-12, 14-23, 23A, 24-34, 38-43, 54, 55, 68-73 shall be carried out under own engines power.

2. Taxiing around the aerodrome

Movement of aircraft about the aerodrome is controlled by Tower controller on frequency 119.3 MHz. Taxiing and towing are prohibited without Tower controller's clearance. Foreign airlines aircraft are subject to mandatory escorting by special "Follow-me" vehicle.

3. The peculiarities of ACFT taxiing into/out of the stands

1. Stands 2-12 are designated for parking of Il-62 ACFT and class below. Besides that, parking is allowed according to the appropriate marking as follows:

- of Il-76, B757 ACFT onto stands 2, 7;

- of Il-86, Il-96, A-310, DC-10, Il-76, B757 ACFT onto stand 6;

- of Il-96, A-330, B747, B777 ACFT and their modifications, all class below ACFT onto stands 10-12.

2. Stands 14-22, 24-34, 36-43 are designated for parking of An-24, An-26, An-140, Yak-40, An-74, DHC-8 ACFT and class below.

The interval of 1.5-2m between ACFT is allowed on stands 36-43. Movement of motor transport, towing and maintenance of ACFT on these stands shall be carried out with caution.

3. Stand 48 is designated for parking of all types ACFT. When stand 48 is occupied, a through taxiing between TWY B and TWY C is not allowed.

4. Stand 49 is designated for parking of An-24, An-26 ACFT and class below. Taxiing out of stand 49 towards TWY B and taxiing into stand 49 towards TWY C are allowed only when stand 50 is vacant.

5. Stands 50-55 are designated for parking of Il-62 ACFT and class below. Parking of Tu-204, Tu-214 ACFT is allowed on these stands.

Parking of all ACFT types is allowed on stands 50-53 according to marking parallel to the terminal building.

6. Parking of An-12 ACFT and class below is allowed on stand 62.

7. Stands 67-73 are designated for parking of Tu-154 ACFT and class below. Parking of Tu-214, Tu-204 ACFT is allowed on stands 67, 72.

The interval of 5m between ACFT is allowed on stands 67-73. Movement of motor transport, towing and maintenance of ACFT on these stands shall be carried out with caution.

8. На перроне установлены специальные площадки для противообледенительной обработки ВС и запуска двигателей (в случае невозможности запуска двигателей на МС), обозначенные знаком «Т»:

- на траверзе МС 2;
- на траверзе МС 18;
- на траверзе МС 62.

9. В сбойных ситуациях разрешается установка ВС на РД D.

10. ВС с опасным грузом на борту разрешается устанавливать на МС 62 и РД D.

11. Для стоянки ВС, имеющих на борту больных с особо опасной инфекцией, использовать МС 7, 62, 24-26.

12. Места стоянок ВС, выполняющих нерегулярные рейсы в а/п Хабаровск/Новый и не внесенных в «Свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации», определяет производственно-диспетчерская служба предприятия совместно с аэродромной службой, инженерно-авиационной службой, топливно-заправочным комплексом, с учетом размеров ВС, геометрии перрона и прочности покрытия.

13. МС 35 предназначена для технического обслуживания ВС Ту-214, Ту-154, Ил-62.

Установка ВС на МС 35 осуществляется специалистами инженерно-авиационной службы.

14. Для ВС типа Ту-204, Ту-214, Ил-86, Ил-96 применяется обязательная буксировка с РД на МС после посадки и с МС в точку запуска двигателей перед взлетом. Необходимость буксировки других типов ВС определяется аэродромной службой в зависимости от состояния покрытия перрона.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости при полетах по категории II

Применяются при Ннго<60м и RVR<600м. О начале применения процедур экипажи ВС будут извещены по АТИС или органом ОВД фразой: **«Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».**

Аэродром допущен к выполнению заходов на посадку по минимуму 1-й категории (Ннго-60м; RVR-800м) на ВПП 05П и 2-й категории (Ннго-30м; RVR-350м) на ВПП 23Л, а также к выполнению взлетов с ВПП 05П/23Л при видимости 200м.

Прибытие

При условиях, не соответствующих эксплуатационному минимуму аэродрома, посадка производится по решению КВС.

Движение воздушных судов после посадки на ВПП 23Л производится по одной из РД G, F, E по указанию диспетчера СДП. ВПП 23Л/05П считается свободной, когда ВС по докладу экипажа займет ВПП 23П/05Л. Экипаж ВС докладывает диспетчеру «Хабаровск-Старт» об освобождении ВПП 23Л только после того, как ВС займет ИВПП 23П/05Л, что указывает на освобождение критической зоны ILS.

Маршрут руления ВС к МС по РД А, В, С, D определяется диспетчером СДП. **В обязательном порядке используется машина сопровождения.** О прибытии ВС на МС экипаж ВС докладывает диспетчеру «Хабаровск-Руление», используя следующую фразеологию: «Позывной ВС + на МС ...»

8. Special pads for ACFT anti-icing treatment and engines start-up (if engines start-up is impossible on stand) marked by "T" sign are established on the apron in the following places:

- on abeam stand 2;
- on abeam stand 18;
- on abeam stand 62.

9. Parking of ACFT on TWY D is allowed in the malfunction situations.

10. Parking of ACFT with dangerous goods on board is allowed on stand 62 and TWY D.

11. Parking of ACFT with passengers having especially dangerous infections on board shall be carried out on stands 7, 62, 24-26.

12. Stands for ACFT, carrying out non-scheduled flights to Khabarovsk/Novy AP and not included into the "Certificate of state registration and aerodrome airworthiness", shall be determined by the operational service of the enterprise jointly with the aerodrome service, engineering aviation service, fuelling complex, taking into account the aircraft dimensions, apron geometry and pavement strength.

13. Stand 35 is designated for technical maintenance of Tu-214, Tu-154, Il-62 ACFT.

Parking of ACFT onto stand 35 shall be carried out under the guidance of the specialists of the engineering aviation service.

14. Mandatory towing from TWY to stand after landing and from stand to engines start-up point before take-off shall be applied for Tu-204, Tu-214, Il-86, Il-96 ACFT. Necessity of other ACFT types towing shall be determined by aerodrome service department depending on the condition of apron pavement.

4. Low visibility procedures during Category II operation.

The procedures shall be applied when the cloud base height is less than 60 m and RVR is less than 600m. The flight crews shall be informed about the beginning of the procedures application by ATIS or by ATS unit by a phrase: **“Low visibility procedures are in force, check your minimum”.**

The aerodrome is approved for execution of Category I approach (the cloud base height is 60m and RVR is 800m) for RWY 05R and Category II (the cloud base height is 30m and RVR is 350m) for RWY 23L as well as execution of take-off from RWY 05R/23L when visibility is 200m.

Arrival

When conditions do not correspond with the aerodrome operating minima, landing shall be carried out by decision of the pilot-in-command.

Aircraft taxiing after landing on RWY 23L shall be carried out along one of the taxiways G, F, E by Tower controller's instruction. RWY 23L/05R is considered to be vacant when the aircraft occupies RWY 23R/05L by a flight crew's report. The flight crew shall report Khabarovsk-Tower controller about the vacation of RWY 23L only after the aircraft occupies RWY 23R/05L that indicates to the vacation of ILS critical area.

Taxi route of aircraft to the stand along TWY A, B, C, D shall be assigned by Tower controller. **The “Follow-me” vehicle shall be used compulsorily.** The flight crew shall report Khabarovsk-Tower controller about parking on the stand using the following phraseology “Aircraft callsign + on stand...”

Вылет

Маршрут руления к линии предварительного старта по ВПП 23R/05L – перед РД: H, G, F определяется диспетчером Хабаровск-Старт. **В обязательном порядке используется машина сопровождения.**

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера «Хабаровск-Старт» по ожиданию на ИВПП 23R/05L, перед РД: H, G, F, E. Ответственность за несанкционированный выход на ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

В период действия «Процедуры при ограниченной видимости» запрещается:

- взлеты не от начала ВПП;
- взлеты без остановки на исполнительном старте.

**УХХХ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ
СНИЖЕНИЯ ШУМА****I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ****1. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ
СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ
ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ****1.1. Общие положения**

Эксплуатационные процедуры снижения шума на аэродроме Хабаровск/Новый применяются на этапе выполнения взлета с ВПП 23Л/П и набора высоты и выполняются экипажами всех ВС.

Предпочтительное направление взлета – ВПП 05Л/П, если позволяют метеорологические условия и воздушная обстановка в районе аэродрома.

Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

1.2. Ограничения

При взлете с ВПП 23Л/П выдерживать установленные схемы выхода в целях исключения полетов над жилыми массивами города на малой высоте и повышенных режимах работы двигателей ВС.

При рабочих ВПП 23Л/П для уменьшения влияния вредного воздействия шумов на окружающую обстановку экипажам ВС, вылетающим в северо-восточном и восточном направлениях, органом ОВД могут быть предложены стандартные маршруты вылета (SID): RELPI 4D, TROIC 4D, LATMA 4D, TIGMA 4D, NEBES 4D. Экипаж ВС должен заранее оценить возможность выполнения данных схем вылета, исходя из фактической взлетной массы ВС и метеорологических условий и сообщить органу ОВД о своей готовности или неготовности к их выполнению.

При выполнении всех других SID с ВПП 23Л/П **запрещается** выполнение первого разворота **до пролета геоточки R233° D15.5(8.4NM) от VORDME HAV 482624N 1350418E.**

При подходящих условиях экипажу ВС рекомендуется выполнять взлет на номинальном режиме работы двигателей.

1.3. Процедуры уменьшения шума

В случае невозможности использования SID, указанных в п.1.2, при взлете с ВПП 23Л/П, на аэродроме применяется процедура взлета и набора высоты NADP 1 (ICAO Doc 8168 том I, часть V, гл. 3).

Departure

Taxi route to the runway-holding position along RWY 23R/05L in front of TWY H, G, F shall be assigned by Khabarovsk-Start controller. **The “Follow-me” vehicle shall be used compulsorily.**

The flight crew should read back all instructions of Khabarovsk-Tower controller on holding on RWY 23R/05L in front of TWY H, G, F, E. The responsibility for the unsanctioned entry into the runway and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area shall be placed on the flight crew.

The following is prohibited during the time of validity of the “Low visibility procedures”:

- take-off not from the runway beginning;
- take-off without stop at the line-up position.

UHHH AD 2.21. NOISE ABATEMENT PROCEDURES**I. GENERAL****1. NOISE ABATEMENT PROCEDURES
DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE.****1.1. General**

Noise abatement procedures at Khabarovsk/Novy aerodrome shall be applied during take-off from RWY 23L/R and climbing phase and shall be carried out by the flight crews of all aircraft.

The preferential direction of take-off is RWY 05L/R, if meteorological conditions and air situation in CTA permit.

Noise abatement procedures shall not be carried out at the expense of reduction of flight safety

1.2. Restrictions

After take-off from RWY 23L/R the flight crew must maintain the established SID routes for the purpose of excluding flights over the housing estates of the city at low height and excessive engines power.

When runways 23L/R are active, the flight crews of ACFT departing in the north-east and east directions can be assigned SID routes RELPI 4D, TROIC 4D, LATMA 4D, TIGMA 4D, NEBES 4D by ATS unit to reduce the harmful environmental impact of noise. The flight crew must estimate the possibility to carry out the assigned SID procedures well in advance on the basis of the aircraft actual take-off mass and meteorological conditions and advise the ATS unit if the flight crew is ready or not ready for the execution of SID procedures.

When executing all other SID procedures from RWY 23L/R, it is **prohibited** to make the initial turn **before passing GEO point R233° D15.5 (8.4 NM) from VORDME HAV 482624N 1350418E.**

The flight crew is recommended to carry out take-off at the rated power under the suitable conditions.

1.3. Noise abatement procedures

If unable to use SID indicated in para 1.2 after take-off from RWY 23L/R, then take-off and climb procedure NADP 1 should be applied (ICAO Doc 8168, Volume 1, Part V, Chapter 3).

1.3.1. **Процедура уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP 1).** Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 240м (800фт) над уровнем аэродрома.

Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения процедуры снижения шума составляет не менее V_2+20 км/ч (10 узлов).

По достижении высоты 240м (800фт) или выше над уровнем аэродрома, скорректировать и выдерживать мощность / тягу двигателей в соответствии с графиком регулирования мощности / тяги в целях снижения шума, приведенном в руководстве по эксплуатации ВС. Выдерживать скорость набора высоты $V_2+(20-40)$ км/ч (10-20 узлов) при положении закрылков, предкрылков во взлетной конфигурации.

На высоте 900м (3000фт) над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить разгон и убрать закрылки и предкрылки по графику. На высоте 900м (3000фт) или выше над уровнем аэродрома осуществить разгон до скорости набора высоты при полете по маршруту.

ПРИМЕЧАНИЕ

В любом случае промежуточная уборка закрылков с учетом конкретных летно-технических характеристик может быть начата до предписанной минимальной высоты, однако уменьшение тяги не может быть начато до достижения предписанной минимальной абсолютной высоты.

2. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

2.1. Общие положения

ВПП 23Л/П является предпочтительной и используется в максимальной степени, если позволяют метеорологические условия и воздушная обстановка в районе аэродрома. Эксплуатационные процедуры снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех ВС.

Экипажи ВС обязаны выдерживать предписанные маршруты подхода (STAR), а в случае отклонения – выходить на заданную линию пути немедленно.

При наличии в секторах подхода и захода на посадку опасных для полета ВС метеорологических явлений, экипаж ВС может отклониться от маршрута подхода (STAR) по предварительному согласованию и разрешению органа ОВД.

2.2. Ограничения

Непосредственно перед конечным этапом захода на посадку следует избегать (по возможности) больших вертикальных скоростей снижения.

Изменение конфигурации и скорости полета ВС, связанное с приемами снижения шума, осуществляется согласно требованиям РЛЭ данного типа ВС.

При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе полет ниже глассады ILS **ЗАПРЕЩЕН**.

Процедуры снижения шума не должны предусматривать превышения приборной скорости снижения, установленной РЛЭ для данного типа ВС.

Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

При выполнении процедур снижения шума радиосвязь с ВС должна быть сведена к минимуму.

1.3.1. **Noise abatement procedure close to the aerodrome (NADP 1).** The noise abatement procedure shall be initiated at height not less than 240 m (800 ft) AAL.

The initial climbing speed up to the noise abatement initiation point shall not be less than $V_2 + 20$ km/h (10 kt).

On reaching 240 m (800 ft) AAL or above, adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the Aeroplane Flight Manual. Maintain a climb speed of $V_2 + (20 - 40)$ km/h (10 - 20 kt) with flaps and slats in the take-off configuration.

At 900 m (3000 ft) AAL, while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps/slats on schedule. At 900 m (3000 ft) AAL or above, accelerate to enroute climb speed.

NOTE:

In any case the intermediate flap transitions required for specific performance-related issues may be initiated prior to the prescribed minimum height; however, no power reduction can be initiated prior to attaining the prescribed minimum altitude.

2. NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE

2.1. General

RWY 23L/R is a preferential runway and shall be used maximally, if meteorological conditions and air situation in CTA permit. Noise abatement approach procedures shall be carried out by the flight crews of all aircraft.

The flight crews shall maintain the prescribed STAR routes and in case of deviation from them –join the assigned track immediately.

When there are meteorological phenomena dangerous for the aircraft flight in the arrival and approach sectors, the flight crew can deviate from STAR route by prior coordination and permission of ATS unit.

2.2. Restrictions

Immediately prior to the final approach the flight crews should avoid (as far as possible) the excessive vertical rates of descent.

The change of flight configuration and aircraft flight speed, connected with noise abatement procedures, shall be carried out according to the requirements of the Aeroplane Flight Manual for the given aircraft type.

Flying below the ILS glide path is **PROHIBITED** during the instrument approach as well as the visual approach.

Noise abatement procedures shall not envisage the exceeding of the indicated rate of descent established by the Aeroplane Flight Manual for the given aircraft type.

A displacement of the runway threshold shall not be used as a noise abatement measure.

Radio communication with the aircraft should be kept to a minimum during the execution of noise abatement procedures.

УХХХ АД 2.22. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

Полеты в пределах аэродрома Хабаровск/Новый осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП), однако по разрешению органов ОВД допускается визуальный заход на посадку, для ВС Российских авиакомпаний на ВПП 23Л/П.

Процедуры полетов по ППП

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД (управления полётами). Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменить эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД. При маневрировании в диспетчерском районе аэродрома (вылете, заходе на посадку, ожидании, сливе топлива и т.п.) производится векторение воздушных судов.

Особенностью выполнения полетов в районе аэродрома Хабаровск/Новый являются следующие факторы:

А. Близкое расположение городских кварталов юго-западнее аэродрома, что накладывает следующие требования:

- взлет ВС с МК=234° производить по методике с уменьшением шума на местности в соответствии с РЛЭ ВС до удаления 12 км от аэродрома в соответствии с п.2.5.;

- слив топлива в секторе между А=190° и А=340° на удалении менее 16 км от аэродрома запрещен;

- визуальный заход на ВПП 05Л/П запрещен.

Б. Нестандартные схемы полетов в зонах ожидания и выхода из них, расположенных над ДПРМ рабочих ВПП.

Радиолокационные процедуры в диспетчерском районе аэродрома

Радиолокационное наведение в диспетчерском районе аэродрома осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потоков движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются. В диспетчерском районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по АС УВД.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью обзорной РЛС не применяются.

Потеря (отказ) радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.5 настоящего AIP.

UHHH AD 2.22. FLIGHT PROCEDURES

Flights within Khabarovsk/Novy aerodrome shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR), however RWY 23L/R visual approach is allowed only for Russian airlines ACFT by ATS units.

IFR flight procedures

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and for assignment of safe flight level is imposed on the appropriate ATS units. Flight level change shall be carried out by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at the assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure etc.), the pilot has a right to change flight level at his own discretion and report it immediately to appropriate ATS unit. While aircraft are manoeuvring in CTA (while departure, approach-to-land, holding, fuel dumping etc.), aircraft vectoring is applied.

There are the following peculiarities of flight operations in Khabarovsk/Novy CTA:

A. Close location of urban squares SW of the aerodrome imposes the following requirements:

- aircraft shall carry out take-off on heading 234°MAG according to para 2.5 of the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type noise abatement procedures to a distance of 12 km from the aerodrome;

- fuel dumping in the sector between AZM=190° and AZM=340° at a distance of less than 16 km from the aerodrome is prohibited;

- RWY 05L/R visual approach is prohibited.

B. There are non-standard holding and exit from holding patterns for holding areas located over operational RWY LOM.

Radar procedures within CTA

Radar vectoring in CTA is carried out by ATS unit providing a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the ATS units controllers instruct crews to reach specified flight levels (heights) and also assign courses to follow in order to provide separation intervals necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published. The radar control over the aircraft flights in CTA is provided by ATC automated system.

Surveillance radar approach SRA

SRA procedures are not applied.

Radio communication failure

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall comply with radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and para GEN 3.4.5 of the present AIP.

При потере радиосвязи до входа в район аэродрома Хабаровск/Новый экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД, в направлении ДПРМ рабочего курса посадки в зону ожидания. Далее по схеме зоны ожидания занимает FL120 и выполняет внеочередной заход на посадку. При этом необходимо:

- принимать все меры по восстановлению радиосвязи используя все имеющиеся средства и каналы связи;
- на ответчике вторичной локации установить код 7600;
- продолжать передачу установленных докладов о местонахождении и высоте полета;
- при заходе на посадку обозначить себя включением посадочных фар в соответствии с действующими международными правилами.

УХХХ АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка на территории Хабаровской аэродромной зоны имеет характерные особенности, связанные с рельефом местности, наличием большого количества сельскохозяйственных угодий, близостью таких водных объектов, как реки Амур и Тунгуска, Амурской протоки и Петропавловского озера, а также с погодными условиями. Все это создает условия для гнездования и остановок при перелетах в переходные периоды весеннего и осеннего сезона многих видов птиц.

Основные направления миграции водоплавающих птиц весной с юга на север, осенью - с севера на юг. В зимнее время с 15.10 по 15.03 наблюдаются перелеты ворон: утром - с севера на юг, вечером с юга на север.

В период максимальной активности птиц в районе аэродрома ведется радиолокационное и визуальное наблюдение за орнитологической обстановкой с СДП, КДП и аэродромной РЛС.

Экипажи информируются о возможном наличии птиц в районе аэродрома и на предпосадочной прямой. В эти периоды экипажам рекомендуется включение посадочных фар при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также наборе высоты и снижении.

In case of radio communication failure before entry into Khabarovsk/Novy CTA a crew (pilot) shall continue proceeding to the holding area at cleared by ATC controller last assigned flight level towards RWY in use LOM. Then according to holding pattern the aircraft shall reach FL120 and conduct out of sequence approach. Moreover it is necessary:

- to take all possible measures for reestablishing radio communication by means of all available communication facilities and channels;
- to set SSR transponder to code 7600;
- to continue reporting position and flight altitude as established;
- to identify the aircraft during approach-to-land by switching on onboard landing lights according to current international rules.

UHHH AD 2.23. ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by terrain relief, a lot of agricultural areas, close location of the Amur and the Tunguska rivers as well as the Amur watercourse and the Petropavlovskoye lake, and also by weather conditions. All this creates conditions for birds varieties nesting and staying during passages in spring and autumn periods.

Waterfowls migrate mainly from south to north in spring and from north to south in autumn. In winter there are crows passages from October 15 up till March 15 from north to south in the morning and from south to north in the evening.

During the migration peak period radar and visual observation of ornithological situation are organized in the vicinity of the aerodrome by Tower and aerodrome radar station.

Pilots are informed about possible birds availability in the vicinity of the aerodrome and on final. In these periods pilots are recommended to switch on onboard landing lights while proceeding in the vicinity of the aerodrome and carrying out take-off and approach-to-land as well as while climbing and descending.