

УХВВ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА. УХВВ ВЛАДИВОСТОК/Кневичи
UHWW AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME. UHWW VLADIVOSTOK/Knevichi

УХВВ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UHWW AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	43 23 53с 132 08 56в. Между ВПП в центре 43 23 53N 132 08 56E. Between the RWY in the centre
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	38 км СВ г. Владивостока. 38 km NE of Vladivostok.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	18 м/25°С 18 m/25°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	10°З 10°W
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО Международный аэропорт «Владивосток», Россия, 692760, Приморский край, г. Артём, ул. Портовая, 41, аэропорт Open joint stock company "Vladivostok International Airport", Airport, 41, Portovaya Ulitsa, Artem, Primorskiy Krai, 692760, Russia Тел./Tel.: (423) 230-69-99 Факс/Fax: (423) 230-69-06 SITA: VVOABXH E-mail: via@vvo.aero AFS: УХВВАПЗТ, УХВВАПБФ, УХВВАПЦС, УХВВЗТЗЬ UHWWAPZT, UHWWAPBF, UHWWAPCS, UHWWZTZX
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

УХВВ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UHWW AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 2300-0400 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 2300-0400 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 обслуживание 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: к/с Пн 0700–0900 АД закрыт. Вне регламента прием / выпуск ВС, обеспечение запасным по согласованию AD OPR HR: H24. MON 0700–0900 AD closed. Outside AD OPR HR ACFT arrival / departure, provision of alternate AD – by coordination. 2. Тм= UTC+11час. LT= UTC+11HR

УХВВ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UHWW AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 7 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8П TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/MS-8P
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	Мелкий ремонт в АТБ. Minor repairs at repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХВВ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UHWW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеется. AVBL.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется. AVBL.
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобусы, такси. Buses, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, больницы в г. Артёме Aidpost at Airport Terminal, rest room, hospitals in Artem
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банкомат, почтовое отделение Bancomat, Post Office
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХВВ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UHWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 H24, CAT 8
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

УХВВ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UHWW AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется. AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон А/Apron A MC/Stands: 1-11,23, 23A,23B – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 63/R/A/X/T 12-22 – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 44/R/A/X/T Перрон В/Apron B MC/Stands: 30-34 – смешанное/mixed, PCN 54/R/B/X/T 35-37 – бетон/Concrete, PCN 31/R/A/X/T 38-44 – смешанное/mixed, PCN 46/R/B/X/T 45-48 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 10/F/B/X/T 49-50 – смешанное/mixed, PCN 14/R/B/X/T MC/Stands: 24-25 – бетон/Concrete, PCN 57/R/B/X/T 26 – бетон/Concrete, PCN 31/R/A/X/T
	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A – 23m, бетон/Concrete, PCN 57/R/B/X/T C – 23m, бетон/Concrete, PCN 57/R/B/X/T D – 21m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete (смешанное/mixed), PCN 45/R/B/X/T F – 23m, бетон/Concrete, PCN 57/R/B/X/T K – 23m, бетон/Concrete, PCN 57/R/B/X/T L – 23m, бетон/Concrete, PCN 57/R/B/X/T M – 23m, бетон/Concrete, PCN 57/R/B/X/T P – 23m, бетон/Concrete, PCN 81/F/D/X/T R – 32m, бетон/Concrete, PCN 63/R/A/X/T S – 32m, бетон/Concrete, PCN 63/R/A/X/T
2.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП 07Л/25П On RWY 07L/25R
3.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УХВВ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UHWW 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	На РД А, С, К, М установлены углубленные СТОП-ОГНИ красного цвета со сдвоенными прожекторными огнями красного цвета на обочинах РД. Inset red stop bar lights are installed on TWY A, C, K, M and paired elevated red flood lights are installed on the shoulders of these TWY.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УХВВ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UHWW AD 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	Координаты Coordinates	Координаты Coordinates
См. раздел AD 2.1 УХВВ, карты АОС – ICAO тип А и IAC – ICAO. See AD 2.1 UHWW, Charts AOC – ICAO type A and IAC – ICAO.		

**УХВВ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UHWW AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Владивосток Vladivostok
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Владивосток 9, 24 часа Vladivostok 9, 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация. Personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and 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, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ППМ спутниковой информации об облаках APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Кневичи - Круг, Посадка, Старт Knevichi - Radar, TWR
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УХВВ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UHWW AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordi- nates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
07L	061°03' 071°	3500x60	PCN 52/R/B/X/T Concrete	432328.75N 1320744.71E – –	THR 10 m
25R	241°03' 251°	3500x60	PCN 52/R/B/X/T Concrete	432423.70N 1321000.93E – –	THR 9.8 m
07R	061°01' 071°	3500x60	PCN 57/R/B/X/T Concrete	432321.37N 1320750.31E – –	THR 9.8 m
25L	241°01' 251°	3500x60	PCN 57/R/B/X/T Concrete	432416.35N 1321006.47E – –	THR 13.3 m
Уклон ВПП и КПТ	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x180	3800x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
See AOC type A	нет/NIL	400x180	3800x300	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	

УХВВ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UHWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (m)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (m)	Располагаемая посадочная дис- танция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
07L	3500	3900	3500	3500	нет/NIL
от РД L/ from TWY L	2400	2800	2400	–	нет/NIL
25R	3500	3900	3500	3500	нет/NIL
07R	3500	3900	3500	3500	нет/NIL
От РД С/ from TWY C	2400	2800	2400	–	нет/NIL
25L	3500	3900	3500	3500	нет/NIL

УХВВ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UHWW AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (m) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
07L	SALS 420 m LIL	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	3500m, 60m 2900m white last 600m yellow,LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
25R	SALS 900 m LIL	зеленые green	PAPI Left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3500m, 60m 2900m white last 600m yellow,LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
07R	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI Left/3°00'	нет NIL	3500m, 15m 2600m white next 600m red/white last 300m red	3500m, 60m 2900m white last 600m yellow,LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
25L	HIALS CAT II 900 m	зеленые green	PAPI Left/3°00'	900 m	3500m, 15m 2600m white next 600m red/white last 300m red	3500m, 60m 2900m white last 600m yellow,LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

УХВВ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UHWW AD 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/1 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХВВ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UHWW AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation	Вертолетная площадка H1 – на РД S – 432407.20N 1321012.70E Вертолетная площадка H2 – на пересечении РД М и РД Р 432351.20N 1320925.60E Helipad H1 – on TWY S – 432407.20N 1321012.70E, Helipad H2 – on TWY M and TWY P intersection 432351.20N 1320925.60E – –
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	H 1 – 9.0 m, H 2 – 17.0 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	H 1 – круг диаметром 18 м, бетон, PCN 63/R/A/X/T, маркирована H 2 – круг диаметром 18 м, бетон, PCN 57/R/B/X/T, маркирована H 1 – a circle with a diameter of 18 m, Concrete, PCN 63/R/A/X/T, marked H 2 – a circle with a diameter of 18 m, Concrete, PCN 57/R/B/X/T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	H 1 - 151°/161° для посадки, 331°/341° для взлета H 1 - 151°/161° for LDG, 331°/341° for TKOF H 2 – 241°/251° и 061°/071° для взлета и посадки H 2 – 241°/251° и 061°/071° for TKOF and LDG
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	H 1 – магнитный пеленг ограничительного сектора 252° - 070° H 1, H 2 – пригодны для взлета и посадки вертолетов с диаметром несущего винта не более 22 м, а также для вертолетов с лыжным шасси Система координат ПЗ-90.02 H 1 – MAG BRG of limiting sector 252° - 070° H 1, H 2 – are AVBL for TKOF and LDG of HEL with diameter of the main rotor not exceeding 22 m and also for HEL having ski-equipped landing gear PZ-90.02 coordinate system

УХВВ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UHWW AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Владивосток / Кневичи диспетчерская зона Vladivostok / Knevichi CTR: 434507N 1322429E – 432524N 1324130E – 430424N 1314936E – 432418N 1313450E – 434507N 1322429E Владивосток / Кневичи диспетчерский район 1 Vladivostok / Knevichi CTA 1: 434943N 1323542E – далее направо по дуге окружности R 60км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 km centred at 432354N 1320848E – 431959N 1312445E – 432418N 1313450E – 434507N 1322429E – 434943N 1323542E Владивосток / Кневичи диспетчерский район 2/ Vladivostok / Knevichi CTA 2 441200N 1330700E – 435300N 1331500E – 432400N 1332100E – 422530N 1321112E – 422212N 1314000E – 423300N 1311300E – 425100N 1305330E – далее по государственной границе до / then along the state border to 4314 00N 1311148E - 441200N 1330700E	
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Владивосток диспетчерская зона / CTR - от поверхности земли до 1500м AMSL / GND – 1500m AMSL Владивосток диспетчерский район 1 / Vladivostok CTA 1 - от 1500м AMSL до FL 200 включительно / 1500 m AMSL to FL 200 inclusive. Владивосток диспетчерский район 2 / Vladivostok CTA 2 - от FL 080 (2450м) до FL 220 / from FL 080 (2450m) to FL 220	
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C	
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Владивосток-Подход, Круг, Старт Vladivostok- Approach, Radar, Tower	русский, английский RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(1800) м –/(1800) m	
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system	

УХВВ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UHWW AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all units		121.500 124.000	H24 O/R	Emergency FREQ Reserve FREQ
Подход/РЛ/АРП APP/SSR/VDF	Владивосток-Подход Vladivostok-Approach	124.700	к/с H24	От FL080 до FL220* From FL080 to FL220*
Круг/ОРЛ/АРП Radar/SRE/VDF	Владивосток-Круг Vladivostok- Radar	119.500	к/с H24	От земли до FL200 включительно** GND-FL200 inclusive**
Старт TWR	Владивосток-Старт Vladivostok- Tower	126.000	к/с H24	
Руление GND	Владивосток-Руление Vladivostok- Ground	121.700	к/с H24	
Транзит Transit	Владивосток-Транзит Vladivostok-Transit	131.800	к/с H24	RUS
АТИС ATIS	Владивосток-АТИС Vladivostok-ATIS	125.100 127.800	к/с H24	RUS ENG
	Владивосток-Сервис Vladivostok-Service	118.300	к/с H24	Связь с инженерно-техническим соста- вом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing

в границах/within:

* – 441200N 1330700E – 435300N 1331500E – 432400N 1332100E – 422530N 1321112E – 422212N 1314000E – 423300N 1311300E – 425100N 1305330E – далее по государственной границе до / then along the state border to 431400N 1311148E – 441200N 1330700E

Система координат ПЗ-90.02

PZ-90.02 coordinate system

в границах/within:

** – 434943N 1323542E – далее направо по дуге окружности R 60км с центром 432354N 1320848E до 431959N 1312445E – 432418N 1313450E – 434507N 1322429E – 434943N 1323542E / 434943N 1323542E - then clockwise by arc of a circle radius of 60 km centred at 432354N 1320848E до 431959N 1312445E – 432418N 1313450E – 434507N 1322429E – 434943N 1323542E

Система координат ПЗ-90.02

PZ-90.02 coordinate system

УХВВ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UHWW AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of Supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVORDME	КН KN	110.6	к/с H24	432303.6N 1320705.5E		1150 м от ВПП 07П 1150 m from RWY 07R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 25П ИЛС КАТ I (10°З/-) LOC 25R ILS CAT I (10°W/-)	ИКВ IKW	109.7	к/с H24	432316.0N 1320713.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 25П GP 25R		333.2	к/с H24	432422.8N 1320947.7E		3°00', RDH 16.5 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 25П DME 25R	ИКВ IKW	109.7	к/с H24	432422.8N 1320947.7E		275 м от ВПП 25П 275 m from RWY 25R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 25П LOM 25R	КВ KW	400	к/с H24	432810.4N 1321927.7E		071°MAG/14.55 km to RWY 25R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 25П LMM 25R	К K	195	к/с H24	432440.0N 1321042.0E		071°MAG/1.06 km to RWY 25R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 07Л LOM 07L	ФД FD	400	к/с H24	432201.4N 1320407.2E		251°MAG/5.59 km to RWY 07L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 07Л LMM 07L	Ф F	195	к/с H24	432314.9N 1320710.6E		251°MAG/0.88 km to RWY 07L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 25Л ИЛС кат.2 (10°З/-) LOC 25L ILS CAT II (10°W/-)	ИЛН ILN	110.1	к/с H24	432307.9N 1320717.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 25Л GP 25L		334.4	к/с H24	432415.2N 1320952.6E		3°00', RDH 15.5 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 25Л DME 25L	ИЛН ILN	110.1	к/с H24	432415.2N 1320952.6E		292.5 м от ВПП 25Л 292.5 m from RWY 25L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 25Л DME 25L	ВДТ WDT	108.2	к/с H24	432430.7N 1321030.0E	13.5 m	677.5 м от ВПП 25Л 677.5 m from RWY 25L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 25Л NDB/MKR 25L	ЛН LN	368	к/с H24	432429.9N 1321039.9E		071°MAG/0.86 km to RWY 25L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 07П ИЛС кат.1 (10°З/-) LOC 07R ILS CAT I (10°W/-)	ИЛС ILS	109.3	к/с H24	432422.7N 1321022.3E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 07П GP 07R		332.0	к/с H24	432329.8N 1320800.1E		3°00', RDH 16.0 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 07П LOM 07R	ЛС LS	650	к/с H24	432155.2N 1320417.1E		251°MAG/5.49 km to RWY 07R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 07П LMM 07R	Л L	295	к/с H24	432307.4N 1320715.7E		251°MAG/0.89 km to RWY 07R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецмашинами.

2. Руление на места стоянки и с них

Руление и буксировка ВС производятся по установленной маркировке.

Перрон А:

Руление ВС на МС 1–11 выполняется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Выруливание с МС 1–11 выполняется буксировкой.

Установка ВС на МС 10 возможна буксировкой хвостом к аэровокзалному комплексу.

Руление ВС на МС и выруливание ВС с МС 12–23 выполняется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Установка ВС на МС 24–26 выполняется буксировкой.

Руление ВС с МС 24, 25 выполняется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Выруливание с МС 26 выполняется буксировкой.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ движение спецтранспорта на траверзе МС 23А во время руления ВС по перронной РД напротив МС 23А–23В.

Запуск двигателей и руление:

Поочередный запуск двигателей на перроне выполняется по разрешению диспетчера руления в зонах запуска 1–5.

Разрешается запуск одного двигателя в процессе буксировки в зону запуска по согласованию с ИТС.

Ответственность за соблюдение мер безопасности возлагается на выпускающего старшего специалиста ИТС.

Зоны запуска двигателей:

Зона запуска 1 – на траверзе МС 4;

Зона запуска 2 – на траверзе МС 6А;

Зона запуска 3 – на траверзе МС 10;

Зона запуска 4 – на траверзе МС 15;

Зона запуска 5 – на траверзе МС 19.

Зоны запуска обозначены дневной маркировкой белого цвета в виде круга $D=1\text{м}$ и надписи «ЗОНА ЗАПУСКА».

Установка ВС в зону запуска – строго по осевой линии руления перрона, в направлении движения в зависимости от обстановки движения ВС на аэродроме.

Рулением ВС по примыкающим РД R, S на перрон до МС руководит диспетчер руления на частоте 121.700 МГц.

Без разрешения диспетчера руления буксировка и руление ВС на перроне – ЗАПРЕЩЕНЫ.

Руление ВС с МС и заруливание на МС выполняется по указаниям ИТС.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and towing by special vehicles.

2. Taxiing into and out of stands

Taxiing and towing shall be carried out along the established marking.

Apron A:

Taxiing of aircraft into stands 1-11 shall be carried out under own engines power or by towing.

Taxiing out of stands 1-11 shall be carried out by towing.

Parking onto stand 10 is possible by towing with a tail towards the Terminal.

Taxiing into/out of stands 12-23 shall be carried out under own engines power or by towing.

Parking onto stands 24-26 shall be carried out by towing.

Taxiing out of stands 24, 25 shall be carried out under own engines power or by towing.

Taxiing out of stand 26 shall be carried by towing.

Movement of special vehicles abeam stand 23A is PROHIBITED during taxiing of aircraft along the apron TWY opposite stands 23A-23B.

Engines start-up and taxiing:

Successive engines start-up on the apron shall be carried out by permission of Ground controller in start-up areas 1-5.

Start-up of one engine is allowed in the process of towing to the start-up area by coordination with the engineering technical service.

The responsibility for the observance of safety measures is placed on the duty senior specialist of the engineering technical service.

Engines start-up areas:

Start-up area 1 – abeam stand 4;

Start-up area 2 – abeam stand 6A;

Start-up area 3 – abeam stand 10;

Start-up area 4 – abeam stand 15;

Start-up area 5 – abeam stand 19.

Engines start-up areas are marked by day white marking as a circle with a diameter of 1 m and lettering "START-UP AREA".

Parking of aircraft onto the start-up area shall be carried out strictly along the taxi guide line of the apron in the direction of movement depending on the ground movement situation at the aerodrome.

Taxiing of aircraft along the adjoining TWY R, S onto the apron to the stands shall be controlled by Ground controller on frequency 121. 700 MHz.

Towing and taxiing of aircraft on the apron without Ground controller's permission are PROHIBITED.

Taxiing of aircraft into/out of the stands shall be carried out by the instructions of the engineering technical service.

Перрон В:

Руление ВС на МС 30–44 выполняется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Выруливание с МС 30–44 выполняется буксировкой.

Руление ВС на МС и выруливание с МС 45–50 выполняется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Запуск двигателей и руление:

Поочередный запуск двигателей на перроне выполняется по разрешению диспетчера руления в зонах запуска 1, 2.

Разрешается запуск одного двигателя в процессе буксировки в зону запуска по согласованию с ИТС.

Ответственность за соблюдение мер безопасности возлагается на выпускающего старшего специалиста ИТС.

Зоны запуска двигателей:

Зона запуска 1 – на траверзе МС 40;

Зона запуска 2 – на траверзе МС 42.

Зоны запуска обозначены дневной маркировкой белого цвета в виде круга $D=1\text{м}$ и надписи «ЗОНА ЗАПУСКА».

Установка ВС в зону запуска – строго по осевой линии руления перрона, в направлении движения в зависимости от обстановки движения ВС на аэродроме.

Рулением ВС по примыкающим РД R, S на перрон до МС руководит диспетчер руления на частоте 121. 700 МГц.

Без разрешения диспетчера руления буксировка и руление ВС на перроне – ЗАПРЕЩЕНЫ.

Руление ВС с МС и заруливание на МС выполняется по указаниям ИТС.

3. Зона стоянки для ВС АОН.

ВС АОН выполняют руление на МС, определенные для указанных ВС.

4. Зона стоянки для вертолетов.

Запуск и прогрев двигателей производятся на стоянках, очищенных от посторонних предметов, с соблюдением требований руководящих документов.

Руление вертолетов всех типов производится только по рулежным дорожкам при постоянной видимости впереди расположенных ориентиров. В случае невозможности руления из-за ограничений по ветру или по другим причинам осуществляется буксировка вертолетов.

Проба двигателей осуществляется в процессе контрольного висения на ИВПП и на вертолетных площадках H1 и H2.

5. Ограничения при рулении.

Процедуры, применяемые в условиях ограниченной видимости (LVP) для полетов по II категории ИКАО.

Лидирование ВС автомобилем сопровождения осуществляется в обязательном порядке, в случаях:

– значение RVR зоны приземления равно или менее 550м и / или высота НГО (вертикальная видимость) равна или ниже 60м;

– затруднения в определении осевой линии руления ВС на РД и перроне из-за наличия осадков;

– в любом случае по требованию экипажа.

Apron B:

Taxiing of aircraft into stands 30-44 shall be carried out under own engines power or by towing.

Taxiing out of stands 30-44 shall be carried out by towing.

Taxiing into/out of stands 45-50 shall be carried out under own engines power or by towing.

Engines start-up and taxiing:

Successive engines start-up on the apron shall be carried out by permission of Ground controller in start-up areas 1, 2.

Start-up of one engine is allowed in the process of towing to the start-up area by coordination with the engineering technical service.

The responsibility for the observance of safety measures is placed on the duty senior specialist of the engineering technical service.

Engines start-up areas:

Start-up area 1 – abeam stand 40;

Start-up area 2 – abeam stand 42.

Engines start-up areas are marked by day white marking as a circle with a diameter of 1 m and lettering "START-UP AREA".

Parking of aircraft onto the start-up area shall be carried out strictly along the taxi guide line of the apron in the direction of movement depending on the ground movement situation at the aerodrome.

Taxiing of aircraft along the adjoining TWY R, S onto the apron to the stands shall be controlled by Ground controller on frequency 121. 700 MHz.

Towing and taxiing of aircraft on the apron without Ground controller's permission are PROHIBITED.

Taxiing of aircraft into/out of the stands shall be carried out by the instructions of the engineering technical service.

3. Parking area for general aviation aircraft

General aviation aircraft shall carry out taxiing onto the stands designated for the given aircraft.

4. Parking area for helicopters.

Engines start-up and warm-up shall be carried out on the stands cleared of foreign objects, with adherence to the requirements of the guiding documents.

Taxiing of helicopters of all types shall be carried out only along the taxiways under permanent visibility of ground cues located ahead. If unable to taxi due to wind restrictions or other reasons, then towing of helicopters shall be carried out.

Engines run-up shall be carried out in the process of control hovering on the runway and on the helipads H1 and H2.

5. Taxiing – limitations.

Low Visibility Procedures for the ICAO Category II operations.

Escorting by a "Follow-me" vehicle shall be carried out compulsorily in the following cases:

– when RVR of the touchdown zone is 550 m or less and/or the ceiling (vertical visibility) is 60 m or less;

– when there are difficulties in determination of the taxi centre line on the taxiway or on the apron due to the presence of precipitation;

– in any case by a flight crew's requirement.

Лидирование ВС автомобилем сопровождения осуществляется:

- при отправлении - с момента выруливания с МС (зоны запуска) до линии предварительного старта;
- при посадке ВС - с момента освобождения критической зоны ILS на РД до МС на перроне.

6. Обработка противообледенительной жидкостью.

Перрон А.

Обработка противообледенительной жидкостью производится на МС 22-26.

Во время противообледенительной обработки ВС: Ан-124, В-747, В-777, А-330, Ил-96, Ил-86 на МС 23А, руление ВС по перронной РД напротив МС 23А – ЗАПРЕЩЕНО, а МС 22 – не занимается.

Перрон В.

МС 45-50, зона запуска 1- пригодны для проведения на них противообледенительной обработки ВС.

УХВВ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Указанные приемы разделены на две части:

1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты.
2. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку.

Часть I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения.

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов.

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

1.3 Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей.

2. Ограничения.

2.1 Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра разрешается согласно РЛЭ ВС.

2.2 Изменение направления полета (курса) воздушного судна после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета (200) м относительно уровня аэродрома.

2.3 Выполнение разворота воздушного судна с высоты полета (200) м относительно уровня аэродрома производится с креном 25° или угловой скоростью разворота 3°/сек.

2.4 Минимальная скорость установившегося набора высоты не должна быть меньше V_2+20 км/ч или меньше предписанной в РЛЭ воздушного судна, если она имеет большее значение.

2.5 Соблюдение минимальной скорости набора высоты не требуется, если это приводит к превышению минимально допустимого угла атаки.

2.6 Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока:

- воздушное судно не достигнет высоты (300) м относительно уровня аэродрома;

Escorting by a "Follow-me" vehicle shall be carried out as follows:

- during departure: from the moment of taxiing out of the stand (start-up area) to the runway-holding position;
- after landing of aircraft: from the moment of vacating the ILS critical area on TWY to the stand on the apron.

6. De-icing treatment with de-icing fluid.

Apron A.

De-icing treatment with de-icing fluid shall be carried out on stands 22-26.

During de-icing treatment of An-124, B747, B777, A-330, Il-96, Il-86 ACFT on stand 23A, taxiing of ACFT along the apron TWY opposite stand 23A is PROHIBITED, and stand 22 must not be occupied.

Apron B.

Stands 45-50, start-up area 1 are available for de-icing treatment of aircraft.

UHWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Indicated procedures are divided into two parts:

1. Noise abatement procedures during take-off and climbing phase.
2. Noise abatement procedures during approach phase.

Part I

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE.

1. General.

1.1 Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be carried out by crews of all aircraft.

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

1.3 Noise abatement procedures shall not be carried out in case of one of the aircraft engines failure during take-off phase.

2. Restrictions.

2.1 Take-off of aircraft with tail-wind component shall be allowed according to the Aeroplane Flight Manual.

2.2 Change of aircraft flight course after take-off is permitted only after reaching height (200) m AAL.

2.3 Aircraft turn at height (200) m AAL or above shall be carried out with 25° bank or with angular turn rate 3°/sec.

2.4 The minimum indicated air speed during established climb shall not be less than V_2+20 km/h or less than that prescribed by the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft if it has greater value.

2.5 The maintenance of the minimum indicated air speed of climb is not required if it brings to exceeding of the minimum admissible angle of attack.

2.6 The reduction of engines power shall not be applied until:

- aircraft reach height (300) m AAL;

- установленный стандартный режим мощности не позволит с максимальной сертифицированной взлетной массой поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 4% при скорости, указанной выше в п.п. 2.4 и 2.5;

- траектория взлета, как при всех работающих двигателях, так и с учетом возможности отказа двигателя и периода времени, требуемого для развития полной мощности оставшимися двигателями, не обеспечивает пролет всех препятствий, находящихся под траекторией полета с достаточным запасом.

3. Специальные процедуры взлета.

Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них (ICAO Doc 8168, том I, часть V, гл.3).

Часть II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения.

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.2 При наличии специальных метеорологических условий, например при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д., в секторах подхода и захода на посадку командир корабля может отклониться от положений п. 2.1, изложенных ниже, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

2. Ограничения.

2.1 Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

- если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь, резина, масло и т.д. и коэффициент сцепления равен 0,4 или меньше;

- при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 120 м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

- когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;

- когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;

- когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

2.2. При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже угла наклона глисады ILS не разрешается.

2.3. Никакие приемы снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения.

2.4. Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

2.5. Чтобы не отвлекать экипаж во время выполнения схем снижения шума, связь «Воздух-Земля» должна быть сведена к минимуму.

2.6. Посадка воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра разрешается согласно РЛЭ ВС.

- established standard power mode enables with maximum certified aircraft take-off mass to maintain established climb gradient not less than 4% at rate indicated above in items 2.4 and 2.5 above;

- take-off path provides overflying of all obstacles located under flight path with sufficient clearance both when all engines are normally operating and also taking into account possible engine failure and time period necessary for development of full power by remaining engines.

3. Special take-off procedures.

The crews of aircraft shall apply two special take-off procedures: NADP 1 and NADP 2, and the pilot-in-command may use any of them for reaching necessary effect (ICAO Doc 8168, Volume I, Part V, Chapter 3).

Part II

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE.

1. General.

1.1 Noise abatement procedures during approach phase shall be carried out by crews of all aircraft.

1.2 In case of extreme weather conditions, such as considerable speed wind, cumulo-nimbus clouds etc., in arrival and approach sectors, the pilot-in-command may deviate from provisions of para 2.1 below if it deemed necessary for safety reasons.

2. Restrictions.

2.1 Noise abatement procedures above the overflown terrain shall not be carried out:

- if there are ice, slush, water or mud, rubber, oil etc. on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

- under meteorological conditions when cloud ceiling is less than 120 m or horizontal visibility is less than 1800 m;

- when cross-wind component on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;

- when tail-wind component on RWY exceeds 2.5 m/s;

- when wind shear is forecasted or reported or if it is expected that unfavourable weather conditions (for example, thunderstorms) may influence aircraft approach and landing.

2.2 During instrument as well as visual approach flying below the ILS glide path angle is not allowed.

2.3 No noise abatement procedures shall prescribe to exceed the indicated air speed of descent.

2.4 Displacement of RWY threshold shall not be used as a noise abatement measure.

2.5 "Air-Ground" communication shall be reduced to the minimum in order not to distract the crew's attention while carrying out noise abatement procedures.

2.6 Landing of aircraft with tail-wind component is allowed according to the Aeroplane Flight Manual.

3. Специальные процедуры захода на посадку на ВПП 25Л/25П.

3.1 Процедура захода на посадку заключается в том, что к моменту выхода воздушного судна на расстояние 28 ± 3 км от места приземления экипаж должен выполнять полет на высоте (1200) м относительно уровня аэродрома, выдерживая приборную скорость полета 400 км/ч и направление полета, позволяющие выйти в зону действия КРМ ILS, обеспечивающего заход на посадку на ВПП 25Л/25П.

3.2 В точке 25 км выпускает средства механизации крыла в промежуточное положение $15^\circ-30^\circ$ (приборные скорости полета и углы отклонения средств механизации устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и его массы), уменьшает приборную скорость полета до 320 ± 20 км/ч с целью входа в зону действия курсового и глиссадного радиомаяков на расстоянии 23 км от места приземления воздушного судна, выдерживания высоту полета (1200) м.

3.3 После входа в глиссаду и начала снижения по ней экипаж воздушного судна продолжает уменьшать приборную скорость полета до 300 ± 10 км/ч к моменту выхода воздушного судна на высоту (400) м на расстоянии около 9 км от точки приземления выпускает шасси.

3.4 На высоте полета не ниже (350) м относительно уровня аэродрома экипаж довыпускает средства механизации в посадочное положение и до достижения высоты (200) м и расстояния 5 км от точки приземления заканчивает стабилизацию воздушного судна в посадочной конфигурации на скорости конечного этапа захода на посадку.

3.5 С высоты (200) м относительно уровня аэродрома и расстояния 5 км от точки приземления воздушное судно должно быть полностью стабилизировано и экипаж до момента приземления выдерживает приборную скорость конечного этапа захода на посадку с учетом массы воздушного судна.

(Процедура выполняется для ВС с доработанной сигнализацией шасси и механизации по методике захода на посадку с поздним выпуском шасси и механизации).

УХВВ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения.

Если в соответствии с установленной процедурой не получено специальное разрешение от ДПК аэродрома Владивосток/Кневичи, полеты в пределах СТА 1 осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

Процедуры полетов по ППП в СТА 1.

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. 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 изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

3. RWY 25L/25R special approach procedures.

3.1 The approach procedure is as follows: by the moment of aircraft reaching a distance of 28 ± 3 km from touchdown the crew shall proceed at height (1200) m AAL maintaining IAS 400 km/h and flight direction enabling to intercept ILS LOC operational area providing RWY 25L/25R approach-to-land.

3.2 At a distance of 25 km aircraft shall lower wing devices into intermediate position at $15^\circ-30^\circ$ angle (IAS and angles of wing devices shall be set depending on aircraft type and mass), reduce IAS to 320 ± 20 km/h in order to intercept LOC operational area and GP at a distance of 23 km from touchdown and maintain flight height of (1200) m.

3.3 After GP interception and commencing a descent the crew shall continue to reduce IAS to 300 ± 10 km/h for the moment of aircraft reaching height (400) m, lower gear at a distance of about 9 km from touchdown.

3.4 At flight height not below (350) m AAL the crew shall complete wing devices setting into landing position and aircraft stabilization in landing configuration before reaching height (200) m at a distance of 5 km from touchdown at final approach speed.

3.5 At a height (200) m AAL and at a distance of 5 km from touchdown aircraft shall be completely stabilized and the crew shall maintain final approach IAS till touchdown taking into account aircraft mass.

(The procedure shall be carried out by aircraft with gear and wing devices signalling modified according to late lower gear and wing devices approach procedure).

UHWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General.

If a special clearance from the aerodrome circuit control unit of Vladivostok/Knevichi aerodrome is not received as in accordance with the established procedure, flights within CTA 1 shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

IFR flight procedures within CTA 1.

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

The responsibility for providing of 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 to report it immediately to ATS unit.

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания над ОПРС Муравейка. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

Радиолокационные процедуры в районе СТА 1

Радиолокационное наведение в СТА 1 осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока 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 СТА 1 радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ДРЛ. На посадочной прямой в секторе $\pm 15^\circ$ относительно осей ВПП с расстояния 20 км с МКпос= 71° и 25 км с МКпос= 251° от их торцов радиолокационный контроль осуществляется при помощи посадочного радиолокатора.

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.

При потере радиосвязи после входа в СТА 1 экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД, в направлении ДПРМ. Снижение от ДПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, до эшелона перехода 2400 м, не выходя из зоны ожидания над аэродромом. После этого экипаж выполняет снижение и заход на посадку по схеме, установленной для данного навигационного средства.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200) м, или заданной высоте связь с «Владивосток-Круг» не установлена):

- командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Владивосток/Кневичи.;

- командир воздушного судна следует с набором заданной диспетчером АДП высоты (эшелона) согласно процедур выхода на аэродром первой посадки;

- командир воздушного судна следует с набором заданной диспетчером АДП высоты (эшелона) согласно процедур выхода на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) на специально установленной для полета без связи эшелона FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

If deemed necessary, for example, in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may be instructed to hold in the holding area over Muraveyka NDB. A change from IFR flights to VFR flights shall be carried out only by controller's clearance. It is prohibited to the controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flights without the pilot's agreement.

Radar procedures within CTA 1.

Radar vectoring in CTA 1 shall be carried out by ATS unit providing a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the ATS units controllers instruct aircraft crews to reach specified flight levels (heights) and also set 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.

Radar control in CTA 1 is provided by TAR. Radar control shall be provided by PAR on final in sector of $\pm 15^\circ$ from RWY centre lines at a distance of 20 km from RWY extremities on landing heading 071° MAG and starting at 25 km on landing heading 251° MAG.

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 set forth in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 of the present AIP.

In case of radio communication failure after the entry into CTA 1 the crew (pilot) shall continue to proceed towards LOM at last assigned flight level cleared by ATS unit controller. Descending from LOM shall be commenced at the estimated time of arrival (ETA) or as close as possible to ETA up to transition level 2400 m without exit from the holding area over the aerodrome. After that the crew shall carry out descending and approach procedure established for specified navigation facility.

In case of radio communication failure after take-off (if at height (200) m or at assigned height communication with "Vladivostok-Radar" is not established):

- the pilot-in-command shall continue to climb to aerodrome traffic circuit height and proceed in accordance with instrument approach pattern, then land at Vladivostok/Knevischi aerodrome depending on meteorological conditions and aircraft landing weight;

- the pilot-in-command shall proceed climbing to the altitude (flight level) assigned by Tower controller according to the procedures of proceeding to the aerodrome of first landing;

- the pilot-in-command shall proceed climbing to the altitude (flight level) assigned by Tower controller according to the procedures of proceeding to the alternate aerodrome (selected while making the decision for departure) at one of flight levels FL140, FL150 or FL240, FL250 established for the flights without communication depending on flight direction.

Если по каким-либо причинам командир воздушного судна не может сразу произвести посадку на аэродроме Владивосток/Кневичи (не позволяет посадочный вес, метеоусловия), то он должен выполнять полет в зоне ожидания над аэродромом (двумя разворотами на 180°) на эшелоне FL090. После этого осуществляется снижение и заход на посадку по схеме, установленной для данного навигационного средства.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне) на ПОД коридора выхода и после пролета ПОД набрать назначенный эшелон (в соответствии с FPL, RPL).

При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП воздушное судно следует по плану до аэродрома первой посадки.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома планируемой посадки и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета. Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

Заход на посадку по схемам зональной навигации (RNAV), основанной на GNSS.

Подход и заход на посадку по схемам зональной навигации (RNAV), основанной на использовании GNSS, выполняется по запросу КВС и с разрешения диспетчера ОВД до пролета ПОД: DAGES, PERAS, VATIS, KESAN, SANAR.

Экипаж запрашивает разрешение на использование схем прибытия RNAV STAR у диспетчера ОВД "Владивосток - Подход", который после согласования с диспетчером ОВД "Владивосток - Круг", на основании анализа воздушной обстановки разрешает экипажу ВС выполнение полета по установленной схеме RNAV STAR с указанием точки входа в схему.

При входе в зону ответственности диспетчера ОВД "Владивосток - Круг", экипаж докладывает о выбранной схеме захода на посадку и продолжает полет по разрешенной схеме.

Диспетчер ОВД определяет оптимальный маршрут полета с использованием радиолокационного векторения на фиксированные точки на схемах RNAV STAR и разрешает экипажу ВС полет по данному маршруту.

Экипаж устанавливает соответствующую схему RNAV STAR или программирует указанный диспетчером ОВД маршрут следования по точкам RNAV STAR и выполняет пилотируемые ВС в автоматическом режиме, при этом экипаж ВС должен быть готов по указанию диспетчера ОВД к немедленному изменению маршрута.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ выполнение захода на посадку по схеме RNAV STAR при отсутствии маршрутов захода на посадку RNAV STAR в базе данных бортового оборудования.

Командир ВС несет ответственность за:

– точное выдерживание схемы захода на посадку RNAV STAR;

If for any reasons the pilot-in-command cannot carry out landing at Vladivostok/Knevichi aerodrome at once (due to landing weight or meteorological conditions), aircraft shall hold over the aerodrome in the holding area (by two 180°-turns) at flight level FL090. After that the crew shall carry out descending and approach procedure established for specified navigation facility.

In case of radio communication failure while climbing to the flight level (altitude) the pilot-in-command shall proceed at last altitude (flight level) assigned by the controller to the compulsory reporting point of the exit corridor and after crossing it climb to the assigned flight level (in accordance with FPL, RPL).

In case of radio communication failure during VFR flight, aircraft shall proceed to the aerodrome of first landing according to the flight plan.

In case of radio communication failure during IFR flight, when it is impossible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan. In this case the crew shall maintain assigned flight level till joining radio navigation fix of the flight planned landing aerodrome and commence descending at the estimated time of arrival (ETA) or as close as possible to ETA indicated in the flight plan. Approach shall be carried out by instruments according to the procedure established for the specified navigation facility. Landing, as far as possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

RNAV approach procedure based on GNSS

RNAV arrival and approach procedures based on GNSS shall be carried out by request of the pilot-in-command and by permission of the ATS controller before crossing CRP: DAGES, PERAS, VATIS, KESAN, SANAR.

The flight crew shall request a permission for using RNAV STAR procedures from "Vladivostok-Approach" controller who, after coordination with "Vladivostok-Radar" controller, on the basis of analysis of the air situation shall permit the flight crew to carry out the flight according to the established RNAV STAR procedure indicating the fix of joining the pattern.

When entering the area of responsibility of "Vladivostok-Radar" controller, the flight crew shall report about the chosen approach procedure and continue the flight along the cleared pattern.

The ATS controller shall determine the optimal flight route using radar vectoring to the fixes of RNAV STAR patterns and permit the flight along this route for the flight crew.

The flight crew shall set the appropriate RNAV STAR procedure on GNSS receiver or programme the flight route by RNAV STAR fixes indicated by the ATS controller and shall execute piloting of aircraft in automatic mode, whereas the flight crew must be ready for the immediate change of the route by the ATS controller's instruction.

The execution of RNAV STAR procedures is **PROHIBITED** when they are absent in the aircraft database.

The pilot-in-command is responsible for:

– strict maintaining of RNAV STAR procedures;

- выдерживание установленных безопасных высот пролета препятствий на участках схемы;
- принятие решения о прекращении захода на посадку по RNAV STAR при неуверенности в достоверности информации, получаемой от спутников GNSS, сбоях в работе базы данных бортового оборудования;
- своевременный доклад о прекращении захода на посадку по RNAV STAR и переходе на продолжение захода на посадку по резервной системе.

При отказе оборудования RNAV (GNSS) и невозможности выдерживания маршрута зональной навигации, экипаж докладывает об этом диспетчеру ОВД.

Дальнейший подход выполняется по опубликованным схемам STAR или по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД, до выхода ВС в точку разворота на предпосадочную прямую.

Процедуры полетов по ПВП в СТА 1.

Визуальный заход на посадку разрешается выполнять после установления визуального контакта с ВПП на установленной для данной категории ВС дальности видимости и высоте НГО, и разрешения диспетчера ОВД "Владивосток-Круг".

Диспетчер дает разрешение на выполнение визуального захода на посадку при соблюдении безопасных интервалов между ВС, выполняющими визуальный заход и ВС, выполняющими взлет и посадку по ППП.

При визуальном заходе на посадку по сообщению экипажа об установлении визуального контакта с ВПП, диспетчер контролирует вход ВС в установленную зону визуального маневрирования и подтверждает разрешение на выполнение визуального захода.

Диспетчер "Владивосток-Старт" при визуальном обнаружении ВС в секторе начала доворота на посадочный курс (на предпосадочной прямой), по докладу экипажа ВС о готовности к посадке дает разрешение на посадку.

Взлет и посадка вертолетов в светлое время суток разрешается при следующих условиях:

- при отсутствии ВС на глиссаде снижения ближе 15 км до ВПП;
- при достижении ВС, выполнившими взлет или уход на второй круг, точки первого разворота (высоты 600 м).

Метеоминимумы для вертолетных площадок для взлета и посадки соответствуют минимумам для вертолетов на ВПП 07П/25Л.

Экипаж несет ответственность за:

- выполнение правил и заданных условий визуального захода на посадку;
- выдерживание безопасных высот пролета препятствий;
- точность выдерживания схемы захода на посадку;
- своевременное решение и доклад органу ОВД о переходе на полет по ППП при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных;
- достоверность информации о месте ВС и условиях полета;
- точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД.

- maintaining of the established safe obstacle clearances on different segments of the pattern;
- taking a decision to stop arrival according to RNAV STAR procedure if unsure in authenticity of the information received from GNSS satellites, in cases of failures in operation of the aircraft database;

- timely report about stopping of arrival according to RNAV STAR procedure and changing over to the alternate approach procedure.

In case of a failure of RNAV (GNSS) equipment and if unable to maintain RNAV route, the flight crew shall report the ATS controller about it.

Further arrival shall be carried out along the published STAR patterns or by tracks assigned by the ATS controller, until the aircraft reaches the turning point on final.

VFR flights procedures within CTA 1.

A visual approach can be carried out after establishing a visual contact with the runway under the runway visual range and the ceiling established for the given aircraft category and by permission of "Vladivostok-Radar" controller.

The controller shall clear to carry out a visual approach under the provision of safe intervals between the aircraft carrying out a visual approach and the aircraft carrying out IFR take-off and landing.

During visual approach after the flight crew's report about establishing a visual contact with the runway, the controller shall control the entry of aircraft into the established visual manoeuvring area and confirm the permission to carry out a visual approach.

"Vladivostok-Tower" controller shall issue landing clearance after a visual detection of aircraft in the sector of beginning a turn onto the final approach track (on final) and after a flight crew's report about readiness for landing.

Take-off and landing of helicopters in the day-time is allowed under the following conditions:

- when there are no aircraft on the glide path closer than 15 km to the runway;
- after reaching the point of the first turn (height 600 m) by the aircraft having carried out take-off or the missed approach.

Meteorological take-off and landing minima for helipads correspond to the minima for helicopters on RWY 07R/25L.

The flight crew is responsible for:

- the execution of rules and assigned visual approach instructions;
- maintaining of the safe obstacle clearances;
- strict maintaining of the approach procedure;
- timely decision and report to ATS unit about the changeover to IFR flight when meteorological conditions deteriorate to the values below the established ones;
- authenticity of information about the aircraft position and flight conditions;
- strict and timely execution of ATS unit instructions.