

UIBB АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UIBB AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

UIBB БРАТСК
UIBB BRATSK

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	562214с 1014155в в центре ВПП. 562214N 1014155E In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	24 км СВ центра г. Братска. 24 km NE of Bratsk.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	491.0 м/21°C 491.0 m/21°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	1° З/0.5' 1° W/0.5'
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Аэропорт Братск», Россия, 665711, Иркутская область, г. Братск, аэропорт Open joint stock company "Bratsk Airport", Airport, Bratsk, Irkutskaya Oblast, 665711, Russia Tel/Fax: (3953) 322-329, 322-324, 322-456, 322-514, 322-360 Факс/Fax: (3953) 322-329, 322-514, 322-456 AFS: УИББАПДУ UIBBAPDU E-mail:brtbv@bratsk.net.ru aircombv@mail.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

UIBB АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UIBB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 2300-0800 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 2300-0800 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 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 AD operating HR: H24 2. Тм = UTC+9час. LT = UTC+9HR

UIBB АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UIBB 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, Б-91/МК-8, СМ-4.5 TS-1 (equivalent Jet A-1), RT, B-91/ MK-8, SM-4.5
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. Minor repairs.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

UIBB АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UIBB AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта на 70 мест, гостиницы в городе Airport Hotel for 70 beds, city hotels.
2.	Рестораны Restaurants	нет NIL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Buses, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, поликлиника, больницы в г. Братске. Aid post at Airport Terminal, rest room, polyclinic, hospitals in Bratsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Почтовое отделение имеется Post Office AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

UIBB АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UIBB 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	Оборудование для эвакуации ВС типа А-310, А-319, А-320, L-1011, В737, В747, В757 на АД отсутствует. В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться указанное оборудование предоставляется авиакомпаниями. Equipment for removal of disabled A-310, A-319, A-320, L-1011, B737, B747, B757 ACFT is not AVBL. In case of disabled aircraft removal the mentioned equipment shall be provided by the airlines.

UIBB АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UIBB 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 AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Асфальтобетон: PCN 48/R/A/X/T смешанное Asphalt-Concrete: PCN 48/R/A/X/T mixed
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД: А, D, МРД (от РД А до РД В длиной 817м), МРД (от МС 26 до РД D длиной 370 м) – 22.5 м, железобетон, PCN 54/R/A/X/T; С – 18.0 м, асфальтобетон, PCN 48/R/A/X/T; МРД (от РД В до МС 26 длиной 667 м) – 18.0 м, асфальтобетон, PCN 31/R/A/X/T. TWY: А, D, MAIN (817m long from TWY A to TWY B), MAIN (370m long from stand 26 to TWY D) – 22.5 м, Reinforced- Concrete, PCN 54/R/A/X/T; С – 18.0 м, Asphalt-Concrete, PCN 48/R/A/X/T; MAIN (667m long from TWY B to stand 26) – 18.0 м, Asphalt-Concrete, PCN 31/R/A/X/T.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера ACL location and elevation	Порог ВПП 12, превышение 489.8м / THR 12, ELEV 489.8м Порог ВПП 30, превышение 488.7м / THR 30, ELEV 488.7м
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	РД А, РД В, МРД (от РД А до МС 19) – закрыты для руления всех типов ВС. РД Е, участок МРД от РД D до РД Е – не используется для руления ВС ГА. TWY А, TWY В, MAIN TWY (from TWY А to stand 19) are closed for taxiing of all ACFT. TWY Е and segment of the MAIN TWY between TWY D and TWY Е are not AVBL for taxiing of civil aviation ACFT.

УИББ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UIBB 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 РД С, РД D, МРД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on TWY C, TWY D, MAIN TWY.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УИББ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UIBB 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		
30/Подх/АРСН 12/Взл/ТКОФ	Границы леса Forest boundary	491.5 m	56 21 52.1N 101 43 44.3E	Гора Mountain	801.5 m	56 45 46.9N 101 55 17.7E	* - маркировано * - marked/LGTD	
	Антенна Antenna	457.4 m *	56 21 37.6N 101 44 16.2E	Возвышенность Height	706.6 m	56 44 36.1N 102 03 25.1E		
	Антенна Antenna	458.6 m *	56 21 00.8N 101 46 39.3E	Гора Mountain	671.5 m	56 44 06.3N 101 29 28.9E		
	Гора Mountain	674.3 m	56 20 19.1N 101 59 16.0E	Гора Mountain	696.6 m	56 42 49.5N 102 06 06.9E		
	Гора Mountain	726.4 m	56 19 36.1N 102 01 09.9E	Гора Mountain	615.5 m	56 41 27.4N 101 12 18.0E		
	Гора Mountain	820.5 m	56 20 44.2N 102 04 01.0E	Гора Mountain	695.6 m	56 37 51.1N 102 12 56.9E		
	Гора Mountain	625.4 m	56 18 33.7N 102 02 18.1E	Гора Mountain	673.4 m	56 36 58.8N 101 09 42.7E		
	Гора Mountain	756.5 m	56 18 50.2N 102 02 33.7E	Гора Mountain	726.5 m	56 36 14.0N 102 01 34.7E		
	Гора Mountain	816.7 m	56 20 19.3N 102 04 32.1E	Гора Mountain	708.3 m	56 35 13.2N 101 13 44.6E		
	Гора Mountain	833.3 m	56 20 14.0N 102 04 35.3E	Гора Mountain	734.7 m	56 35 15.1N 101 38 19.9E		
	Гора Mountain	595.4 m	56 13 15.1N 101 59 35.5E	Возвышенность Height	676.3 m	56 34 43.8N 101 15 46.5E		
	Гора Mountain	715.4 m	56 13 28.5N 102 04 45.5E	Гора Mountain	818.2 m	56 34 05.0N 102 16 04.9E		
	12/Подх/АРСН 30/Взл/ТКОФ	Антенна Antenna	493.6 m *	56 22 41.5N 101 40 08.1E	Гора Mountain	692.5 m		56 33 49.3N 102 10 31.3E
		Антенна Antenna	453.5 m *	56 22 48.6N 101 39 40.3E	Гора Mountain	686.3 m		56 31 24.8N 101 00 04.6E
		Антенна Antenna	447.0 m *	56 23 32.4N 101 36 49.0E	Гора Mountain	690.9 m		56 29 47.2N 101 52 08.6E
		Гора Mountain	603.3 m	56 33 49.4N 101 22 17.9E	Гора Mountain	623.2 m		56 28 17.9N 101 11 13.4E
					Возвышенность Height	704.6 m		56 28 14.7N 101 37 02.9E
				Возвышенность Height	752.9 m	56 27 58.7N 101 38 24.7E		
				Гора Mountain	850.8 m	56 27 29.8N 101 59 36.2E		
				Гора Mountain	846.4 m	56 26 49.4N 102 02 49.6E		
				Антенна Antenna	678.7 m *	56 24 41.8N 101 43 32.0E		
				Труба Chimney	538.2 m *	56 18 23.6N 101 43 28.7E		
				Антенна Antenna	845.3 m *	56 27 35.2N 101 59 34.3E		
				Гора Mountain	724.0 m	56 04 18.9N 101 33 22.7E		
				Гора Mountain	816.7 m	56 20 19.3N 102 04 32.1E		
				Гора Mountain	833.3 m	56 20 14.0N 102 04 35.3E		
				Гора Mountain	820.5 m	56 20 44.2N 102 04 01.0E		
				Гора Mountain	726.4 m	56 19 35.1N 102 01 09.9E		
				Гора Mountain	874.5 m	56 21 54.1N 102 04 29.6E		
				Телевышка TV mast	691.4 m *	56 09 28.1N 101 35 36.1E		

UIBB AD 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UIBB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМCG Братск Aeronautical Meteorological Station (Civil) Bratsk
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	АМCG Братск 24 часа Aeronautical Meteorological Station (Civil) Bratsk 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 30 мин. TREND 30 min
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	PGDC ГМC России, PGCF SIGWX (FL250–630), PWAE WAFC LONDON, PWCA, PYCA.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Имеется AVBL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Подход, Руление. APP, GND.
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

UIBB AD 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UIBB 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 and coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
12	114.90° 116.00°	3160x60	RWY PCN 54/R/A/W/T SWY PCN 60/R/A/W/T Бетон/Concrete	562235.63N 1014030.96E 562152.65N 1014317.97E	THR 489.8m
30	294.90° 296.00°	3160x60	RWY PCN 54/R/A/W/T SWY PCN 150/R/A/W/T Бетон/Concrete	562152.65N 1014317.97E 562235.63N 1014030.96E	THR 488.7m
Уклон ВПП и КПП	Размеры КПП (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (m)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY -SWY	SWY dimensions (m)		Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	75x60	300x150	3610x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.02 / PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	75x60	нет/NIL	3610x300	нет/NIL	

UIBB **АД 2.13** **ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**
UIBB **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
12	3160	3460	3235	3160	нет/NIL
30	3160	3160	3235	3160	нет/NIL

UIBB **АД 2.14** **ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**
UIBB **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
12	SALS 460 m LIL	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	3160m, 60m 2560m white last 600m yellow, HIRL	красные red	75 m красные red	нет NIL
30	HIALS 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3160m, 60m 2560m white last 600m yellow, HIRL	красные red	75 m красные red	нет NIL

UIBB **АД 2.15** **ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**
UIBB **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 LG.T 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 РД С, РД D, МРД Осевые: нет Edge: on TWY C, TWY D, MAIN TWY Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

UIBB **АД 2.16** **ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**
UIBB **AD 2.16** **HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Превышение TLOF/FATO Волна геоида TLOF/FATO elevation Geoid undulation	ВПП ----- RWY -----
----	---------------------------------------------------------------------------------	------------------------------

УИББ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UIBB AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Диспетчерский район Братск / Bratsk CTA : 562222N 1032900E – 554254N 1031106E – 552639N 1022023E далее по дуге по часовой стрелке радиусом 110км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 110km centred at (562218N 1014112E) до / to 562222N 1032900E Диспетчерская зона Братск / Bratsk CTR: Окружность радиусом 50км с центром / A circle radius of 50km centred at (562218N 1014112E)
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Диспетчерский район Братск / Bratsk CTA FL070–FL200 Диспетчерская зона Братск / Bratsk CTR GND – FL070
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign, language(s)	Братск-Подход RUS, ENG Bratsk-Approach
5.	Относительная высота перехода Transition height	(900)м (900)m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinates system * По просьбе потребителей возможна публикация абсолютной высоты перехода. * The publication of transition altitude is possible by request of the users.

УИББ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UIBB 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
Подход РЛ/АРП APP RSR/VDF	Братск-Подход Bratsk-Approach	118.100 124.000(R)	к/с H24	Вып. функции Круга и Посадки Serves as Radar and Landing
←				
Руление GND	Братск-Руление Bratsk-Ground	121.800	к/с H24	нет NIL
Транзит Transit	Братск-Транзит Bratsk-Transit	131.800	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Братск-АТИС Bratsk-ATIS	127.200	к/с H24	нет NIL

УИББ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UIBB 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 transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks	
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (1°W)	БРТ BRT	113.6	к/с H24	562219.5N 1014108.9E	495.0 m	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 30 ИЛС (1°З/-----) ЛОС 30 ИЛС (1°W/-----)	ИБС IBS	110.3	к/с H24	562241.5N 1014008.1E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 30 GP 30		335.0	к/с H24	562151.8N 1014259.1E		3°00', RDH 16.7 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 30 ЛОМ 30	БС BS	374	к/с H24	562100.8N 1014639.3E		116°MAG/3.9 km to RWY 30 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 30 ЛММ 30	Б B	755	к/с H24	562137.6N 1014416.2E		116°MAG/1.1 km to RWY 30 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 12 ЛОМ 12	ГГ GG	374	к/с H24	562332.4N 1013649.0E		296°MAG/4.2 km to RWY 12 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 12 ЛММ 12	Г G	755	к/с H24	562248.6N 1013940.3E		296°MAG/0.91 km to RWY 12 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецмашиной. Руление ВС с индексом 6 по РД С осуществляется строго по оси руления, ВС типа Ан-124, Ил-96, Ил-86, Ил-76, В747 – на тяге собственных двигателей.

Перрон, МС:

- руление на МС 1-10, 11-20, 22-27, 34, 35 производится на тяге собственных двигателей;
- установку на МС 33 выполнять буксировкой.

2. Руление на места стоянок и с них.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер Руления на частоте 121.8 МГц. Без разрешения диспетчера руление и буксировка запрещаются. Автомобиль сопровождения применяется по требованию экипажа ВС.

3. Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения).

ВС общего назначения заруливают на МС, выделенные для них, на тяге собственных двигателей.

4. Зона стоянки вертолетов.

Вертолетные стоянки расположены восточнее МС 34.

5. Перрон. Руление в зимних условиях.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера Руления.

6. Ограничения при рулении.

При рулении ВС Ан-124, В747, Ил-96 по МРД, на участке от РД D до МС 35 – МС 1, 3, 5, 7, 9, 23-27 должны быть свободны.

При установке ВС В747, Ил-96, Ан-124 на МС 9, МС 7 и МС 10 должны быть свободны, на МС 8 могут находиться ВС, установленные курсом 116°. Руление других ВС на участке МРД от МС 25 до МС 7 запрещается.

При установке ВС Ил-76, В767 на МС 9, руление других ВС на участке МРД от МС 25 до МС 7 с размахом крыла более 38м запрещается. Руление ВС, между рядами МС 7, 8 и МС 9, 10 с размахом крыла более 29м запрещается.

При занятой МС 35 допускается установка ВС Ан-124 на МС 26, 27 параллельно МРД с обязательным лидированием. При установке ВС Ан-124 на МС 26, 27 руление других ВС по МРД на участке от РД D до МС 25 запрещается.

При установке на МС 1-8 ВС типа Ту-154, Ту-204, В757, А-310, Ил-76 запрещается руление за хвостами указанных типов других ВС с размахом крыла более 38м. При установке ВС типа Ил-86, Ил-62, L-1011 запрещается руление за хвостами Ил-62, L-1011 других ВС с размахом крыла более 25м, за хвостом Ил-86 запрещается руление всех типов.

Между МРД и МС 19, 20, 22 имеется уклон 4°. Руление выполнять при повышенном внимании экипажа.

UIBB 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 a special vehicle. Taxiing of index 6 aircraft along TWY C shall be carried out strictly along the taxi guide line; taxiing of An-124, Il-96, Il-86, Il-76, B747 aircraft shall be carried out under own engines power.

Apron, stands:

- taxiing into stands 1-10, 11-20, 22-27, 34, 35 shall be carried out under own engines power;
- parking onto stand 33 shall be carried out by towing.

2. Taxiing into and out of stands.

Movement of aircraft about the aerodrome is controlled by **Ground controller** on frequency 121.8 MHz. Taxiing and towing without permission of **Ground controller** are prohibited. A "Follow-me" vehicle shall be used by flight crew's request.

3. Parking area for small aircraft (General aviation).

General aviation aircraft shall taxi into stands, designated for them, under own engines power.

4. Parking area for helicopters.

Helicopter stands are located to the east of stand 34.

5. Taxiing during winter conditions.

The taxi guide line can be invisible due to snow. Assistance from the "Follow-me" vehicle can be requested via **Ground controller**.

6. Taxiing – limitations.

During taxiing of An-124, B747, Il-96 aircraft along the MAIN TWY from TWY D to stand 35 - stands 1, 3, 5, 7, 9, 23-27 must be vacant.

When B747, Il-96, An-124 aircraft are parked on stand 9, stands 7 and 10 must be vacant; stand 8 can be occupied by aircraft parked on heading 116°. Taxiing of other aircraft along the MAIN TWY from stand 25 to stand 7 is prohibited.

When Il-76, B767 aircraft are parked on stand 9, taxiing of other aircraft with a wingspan of more than 38 m along the MAIN TWY from stand 25 to stand 7 is prohibited. Taxiing of aircraft with a wingspan of more than 29 m between the rows of stands 7, 8 and stands 9, 10 is prohibited.

When stand 35 is occupied, stands 26, 27 are AVBL for parking of An-124 aircraft parallel to the MAIN TWY with mandatory escorting. When An-124 aircraft is parked on stands 26, 27 – taxiing of other aircraft along the MAIN TWY from TWY D to stand 25 is prohibited.

When stands 1-8 are occupied by Tu-154, Tu-204, B757, A-310, Il-76 aircraft, taxiing of other aircraft with a wingspan of more than 38 m behind the tails of the mentioned aircraft types is prohibited. When these stands are occupied by Il-86, Il-62, L-1011 aircraft types, taxiing of other aircraft with a wingspan of more than 25 m behind the tails of Il-62, L-1011 aircraft is prohibited and taxiing of all aircraft types is prohibited behind the tail of Il-86 aircraft.

There is a ramp of 4° between the MAIN TWY and stands 19, 20, 22. Taxiing of aircraft shall be carried out with increased caution of the flight crew.

УИББ 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 ВС разрешается производить при попутной составляющей скорости ветра не более 10 м/сек, которая должна соответствовать РЛЭ каждого типа ВС и при следующих условиях:

- ВПП сухая или влажная;
- $K_{сц}=0.5$ и более;
- боковая составляющая ветра не более 5 м/сек.

2.2. Изменение курса ВС после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета (300) м относительно уровня аэродрома.

2.3. Выполнение разворота ВС с высоты полета (300)м относительно уровня аэродрома производится с креном 25° или угловой скоростью разворота $3^\circ/\text{сек}$.

2.4 При взлете с ВПП 30 с градиентом набора 1.2% максимальная взлетная масса ВС может быть ограничена в связи с препятствием на удалении 2012м азимут 295° от КТА (ИЛС КРМ высотой 4м над порогом ВПП 12).

2.5. При взлете ВС с $MK=116^\circ$ правый разворот выполнять не ближе: по DME - 7.4 км, по ОРЛ - 6.2 км с креном не более 15° .

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

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

2.8. Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока:

- ВС не достигнет высоты (300) м относительно уровня аэродрома;
- установленный стандартный режим мощности позволит с максимальной сертифицированной взлетной массой поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 4% при скорости, указанной выше в п.п. 2.5 и 2.6.

UIBB AD 2.21. NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are divided into two parts:

1. Noise abatement procedures during take-off and climbing phases.
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 phases shall be executed by crews of all aircraft.

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

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

2. Restrictions.

2.1. Take-off of aircraft with tail-wind component up to 10 m/s, which conforms to the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type is allowed under following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.5 or more;
- cross-wind component is not more than 5 m/s.

2.2. The change of flight course of the aircraft after take-off is permitted after reaching flight height of (300) m AAL only.

2.3. Turn of aircraft at flight height of (300)m AAL and above is executed with 25° bank or with angular rate of turn $3^\circ/\text{sec}$.

2.4 During take-off from RWY 30 with climb gradient of 1.2% the maximum take-off mass of the aircraft can be restricted due to an obstacle located at a distance of 2012m AZM 295° from ARP (ILS LOC 4m high above THR 12 ELEV).

2.5. During take-off on heading 116° MAG right turn shall be carried out not closer than 7.4 km DME, 6.2 km by TAR with bank of not more than 15° .

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

2.7. The maintaining of the minimum indicated air speed during climb is not required if it brings to exceeding the minimum permissible angle of attack.

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

- the aircraft reaches (300) m AAL;
- the established standard power mode enables with maximum certified take-off mass to maintain the established climb gradient of not less than 4% at a rate specified above in para 2.5 and 2.6;

– 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 ВС.

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, орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира 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:

а) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь, резина, масло и т.д. и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

б) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

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

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

е) когда прогнозируемая или сообщается о наличии сдвига ветра, или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку ВС.

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. Посадку ВС с попутной составляющей скорости ветра до 5м/сек разрешается производить при следующих условиях:

- ВПП сухая или влажная;
- $K_{сц}=0.5$ и более;
- боковая составляющая скорости ветра не более 5м/сек;

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

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 provisions.

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

1.2. If special meteorological conditions, such as considerable speed wind, cumulo-nimbus clouds and etc. are present in arrival and approach sectors, ATS unit may at its own discretion or by the pilot-in-command's request deviate from the provisions of para 2.1. given below, if deemed necessary for safety reasons.

2. Restrictions.

2.1. The required noise abatement procedures shall not be observed over the **overflow** areas in the following cases:

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

б) under meteorological conditions when cloud ceiling is less than 150m or horizontal visibility is less than 1800m;

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

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

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

2.2. During instrument approach and also during visual approach it is not allowed to fly below the ILS glide path angle.

2.3. No noise abatement procedures shall envisage increasing of indicated air speed during descent.

2.4. A displacement of THR shall not be used as a noise abatement measure.

2.5. Not to distract the crew's attention during the execution of noise abatement procedures, "AIR-GROUND" communication must be reduced to a minimum.

2.6. Landing of aircraft with a tail-wind component up to 5m/s is allowed under the following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.5 or more;
- cross-wind component is not more than 5m/s.

2.7. Обратная тяга (за исключением обратной тяги на режиме малого газа) используется только по причинам обеспечения безопасности.

UIBB АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения.

Если не получено специальное разрешение от соответствующих органов ОВД аэродрома Братск, полеты в пределах диспетчерской зоны Братск осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП).

Процедуры полетов по ППП в диспетчерской зоне.

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 метеословиями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменить эшелон с немедленным докладом об этом органу ОВД, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением. В этом случае, командир обязан, не изменяя эшелона (высоты) полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30° от оси маршрута и, пройдя 30км, вывести его на прежний курс с одновременным изменением эшелона (высоты) до избранного. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота.

При необходимости, прибывающие воздушные суда могут получить указания о задержке в зоне ожидания диспетчерской зоны аэродрома (над ДПРМ рабочего курса посадки).

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера УВД, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

Радиолокационные процедуры в диспетчерской зоне.

Радиолокационное наведение в диспетчерской зоне аэродрома Братск осуществляется тем органом ОВД (управления полётами), который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры УВД 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 диспетчерской зоне аэродрома и на предпосадочной прямой радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ОРЛ-А.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС и посадочных радиолокаторов (РСП).

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью обзорной РЛС и посадочных радиолокаторов (РСП) не применяются.

2.7. Reverse thrust (with the exception of idle reverse thrust) shall be used only for safety reasons.

UIBB AD 2.22. FLIGHT PROCEDURES.

General provisions.

If no special permission from appropriate ATS units of Bratsk aerodrome has been obtained the flights within Bratsk CTR shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

IFR flight procedures within CTR.

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made on ATS unit instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, on board equipment failure and others) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit providing direct control of air traffic. In this case pilot-in-command shall without changing of flight level (altitude) turn, as a rule, to the right through 30° from route axis and after passing a distance of 30km intercept previous course with simultaneous flight level (altitude) changing to selected flight level. In emergency situation the descent is carried out immediately at the moment of turn commencement.

If it is necessary, arriving aircraft can obtain instruction to hold in CTR holding area (over LOM of landing heading in use).

A change from IFR flight to VFR flight is executed only by ATC controller permission, however it is prohibited to the controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flights without his agreement.

Radar Procedures within CTR.

Radar vectoring within Bratsk CTR is executed by ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement.

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

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft within CTR and on final is provided by TAR.

Surveillance radar approach (SRA) and Precision radar approach (PAR).

SRA and PAR approach procedures are not applied.

Потеря (отказ) радиосвязи.

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

Процедуры полетов по ПВП в диспетчерской зоне аэродрома.

При полетах по ПВП в границах района аэродрома Братск необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД;
- сообщать местонахождение ВС, когда это необходимо;
- выполнять команды диспетчеров УВД.

Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается при следующих условиях:

- при вылете, непосредственно перед вылетом должно быть получено разрешение, соответствующего органа ОВД (управления полетами);
- при прилете разрешение соответствующего органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом воздушного судна в диспетчерскую зону аэродрома;
- сообщение о местонахождении ВС представляется в соответствии с пунктом 3.6.3 Приложения 2 ICAO;
- отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;
- полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, в противном случае, данный полет должен осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП);
- осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полетами) о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

UIBB АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в диспетчерской зоне аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 100 м до 600 м над уровнем земли. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 3000 м. В диспетчерской зоне находятся Братское и Усть-Илимское водохранилища на которых обитают чайки и другие виды водоплавающих птиц (май-октябрь) месяцами.

Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и сезонные перелеты птиц. В темное время суток птицы, как правило, образуют большие разряженные скопления, что повышает опасность столкновения с ними.

Наличие сельскохозяйственных угодий и лесного массива вокруг аэродрома способствуют обитанию врановых птиц и голубей.

Основные скопления птиц ранним утром и вечером приаэродромные постройки и лесные массивы вокруг аэродрома.

В указанные периоды времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также, наборе высоты и снижении.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the pilot shall follow radio communication failure procedures given in ICAO Annex 2 and para GEN 3.4.5 of the present AIP.

VFR flight procedures within CTR.

During VFR flight within CTA it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to obtain a clearance of appropriate ATS unit;
- to report position if required;
- to carry out the instructions of ATC controllers.

If flight conditions permit, the clearance of ATS unit for VFR flights is issued under the following conditions:

- a departure clearance of the appropriate ATS unit (flight control) must be obtained immediately before departure;
 - for inbound aircraft ATS unit clearance must be received directly before aircraft entry into CTR;
 - a position report shall be submitted in accordance with ICAO Annex 2 para 3.6.3;
 - deviations from ATC clearance may only be made when prior permission for these deviations has been obtained;
 - a flight shall be conducted when there is a vertical visual reference to the ground, otherwise the flight must be conducted in accordance with IFR;
 - a two-way radio communication shall be maintained on the established frequency.
- The pilot-in-command must follow VFR and timely report ATS unit the necessity of changing to IFR flight.

UIBB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornitological situation in CTR is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from 100 m to 600 m above ground level. Separate kinds of birds can fly at heights up to 3000 m. Bratsk and Ust-Ilimsk water reservoirs, where gulls and other kinds of water birds dwell in (May-October), are located within Bratsk CTR.

Morning, evening and seasonal migrations of birds present the greatest hazard. In dark hours birds usually create large dispersed concentrations that increases the hazard of collision with them.

The existence of agricultural lands and large forest around the aerodrome favour the dwelling of raven birds and pigeons.

The main concentrations of birds early in the morning and in the evening are around the aerodrome buildings and large forest.

During the above mentioned periods the pilots are recommended to switch on landing lights when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach and also during climbing and descending procedures.