

УЛЛИ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ/Пулково
ULLI
SANKT-PETERBURG/Pulkovo

УЛЛИ **Ад 2.1** **ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.**
ULLI **AD 2.1** **AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.**

УЛЛИ **Ад 2.2** **ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.**
ULLI **AD 2.2** **AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.**

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	594801с 0301545в 089°/2480 м от порога ИВПП 10П 594801N 030 15 45E 089°/2480 m from THR 10R
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	15 км Ю г. Санкт-Петербурга. 15 km S of Sankt-Peterburg.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	24.1 м/22.5°С 24.1 m/22.5°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	+9°Е/8.3' +9°Е/8.3'
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «Воздушные ворота Северной столицы», Российская Федерация, 196210, г.Санкт-Петербург, Внукловская улица, 2, литера А Limited Liability Company "Northern Capital Gateway", No. 2, lit. A, Vnukovskaya Ulitsa, Sankt-Peterburg, 196210, Russia Тел./Tel.: (812) 948-30-75 (812) 331-47-90 (812) 331-43-44 Факс/Fax (812) 704-27-19 (812) 704-36-11 (справочный/information) (812) 331-49-33 Факс/Fax (812) 704-27-27 AFS: УЛЛИАПДУ, УЛЛИЙДЫХ ULLIAPDU, ULLIYDYX
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Системе координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УЛЛИ **Ад 2.3** **ЧАСЫ РАБОТЫ.**
ULLI **AD 2.3** **OPERATIONAL HOURS.**

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0430-1330 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0430-1330 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня, иммиграционная служба Customs, immigration	к/с, 0500-1700 H24, 0500-1700
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 OPR HR: H24 2. Тм = UTC+4час. LT = UTC+4HR

УЛЛИ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
ULLI 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 TS-1, RT
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	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛЛИ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
ULLI AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в Пулково 2 Hotel at Pulkovo 2
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Buses, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комнаты отдыха, служба скорой помощи, больницы в г. Санкт-Петербурге. Aid post at Airport Terminal, rest rooms, ambulance service, hospitals in Sankt-Peterburg.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛЛИ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
ULLI AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	0400–1600 кат. 8 для одной ИВПП, кат. 7 для другой ИВПП. 1600–0400 кат. 8 по противопожарному оснащению обеспечивается только для одной из рабочих ИВПП, для другой ИВПП категория по противопожарному оснащению не обеспечивается. 0400–1600 CAT 8 for one RWY, CAT 7 for another RWY. 1600–0400 CAT 8 is provided only for one of runways, for another RWY – AD category for fire fighting is not provided.
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

УЛЛИ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
ULLI 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.

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

<p>1. Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength</p>	<p>Перрон 1/Apron 1: участок 1 (MC 38–40)/segment 1(stands 38–40) – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 39/F/D/X/T участок 2 (MC 111, 112, 115–126)/ segment 2(stands 111, 112, 115–126)) цементобетон/Cement-Concrete PCN 64/R/A/W/T</p> <p>Перрон 2/Apron 2: асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 45/R/C/X/T (смешанное / mixed)</p> <p>Перрон 3/Apron 3: участок 1(MC 65-67, 70-72, 74-78, 80-89, 88A, 89A) segment 1(stands 65-67, 70-72, 74-78, 80-89, 88A, 89A) – – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 74/R/C/X/T (смешанное / mixed)</p> <p>участок 2(MC 90, 91, 93-95)/ segment 2 (stands 90, 91, 93-95) – – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 14/R/C/W/T участок 3 (MC 68) / segment 3 (stand 68) – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 71/R/C/W/T участок 4 (MC 97, 97A, 98) / segment 4 (stands 97, 97A, 98) – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 57/R/C/W/T расширение перрона (MC 79, 99-101, 101A)/ apron extension (stands 79, 99-101, 101A): цементобетон/Cement-Concrete, PCN 74/R/C/W/T</p> <p>Перрон 4/Apron 4: асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 22/R/C/X/T (смешанное / mixed)</p> <p>Перрон 5/Apron 5: асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 28/R/C/X/T (смешанное / mixed)</p> <p>Перрон 6/Apron 6: участок 1(MC 601–609)/ segment 1 (stands 601–609) – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 90/R/A/W/T участок 2(MC 600, 610–612)/ segment 2 (stands 600, 610–612) – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 100/F/D/W/T</p> <p>Перрон 7/Apron 7: – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 64/R/A/W/T</p>
<p>2. Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength</p>	<p>РД/TWY:</p> <p>MAIN B – 22.5m, цементобетон/Cement-Concrete, толщина 173см/thickness is 173cm, PCN 83/R/C/W/T B1, B2 – 25m, цементобетон/Cement-Concrete, толщина 153см/thickness is 153cm, PCN 83/R/C/W/T B3 – 22.5m, цементобетон/Cement-Concrete, толщина 147см/thickness is 147cm, PCN 83/R/C/W/T B4 – 22.5m, цементобетон/Cement-Concrete, толщина 160см/thickness is 160cm, PCN 83/R/C/W/T B5 – 25m, цементобетон/Cement-Concrete, толщина 157см/thickness is 157cm, PCN 83/R/C/W/T B8 – 30m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, толщина 94см/thickness is 94cm, PCN 32/R/C/X/T (смешанное / mixed) B9 – 29m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, толщина 94см/thickness is 94cm, PCN 32/R/C/X/T (смешанное / mixed) B10 – 15m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, толщина 65см/thickness is 65cm, PCN 22/R/C/X/T (смешанное / mixed) B11 – 18m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, толщина 150см/thickness is 150cm, PCN 100/F/D/W/T</p> <p>← MAIN A – 22.5m, цементобетон/Cement-Concrete, толщина 127см/thickness is 127cm, PCN 72/R/B/W/T A1 – 22.5m, цементобетон/Cement-Concrete, толщина 123см/thickness is 123cm, PCN 72/R/B/W/T A1(to apron 1) – 34m, цементобетон/Cement-Concrete, толщина 150см/thickness is 150cm, PCN 72/R/B/W/T A2 – 22.5m, цементобетон/Cement-Concrete, толщина 123см/thickness is 123cm, PCN 95/R/B/W/T ← A4 – 22.5m, цементобетон/Cement-Concrete, толщина 150см/thickness is 150cm, PCN 72/R/B/W/T</p>

3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	Нет / На местах стоянок NIL / On stands
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УЛЛИ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**

ULLI 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. Места ожидания перед ИВПП (предварительные старты) маркированы соответствующей разметкой. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways. RWY holding positions are marked by the appropriate marking and light indicators designating the runway index
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	На МРД А (в районах порогов ИВПП 28L и ИВПП 10R), РД А1, А2, А4, на МРД В (в районах порога ИВПП 10L, порога ИВПП 28R, перрона 5), РД В1, В2, В3, В4, В5, перроне 4 совместно с неуправляемыми световыми указателями установлены линии стоп с огнями красного цвета, дополненные сдвоенными надземными огнями красного цвета. РД В11 оборудована линией стоп с огнями красного цвета, дополненной сдвоенными надземными огнями красного цвета. Red stop bar lights added by paired elevated red lights are installed together with uncontrolled lighted signs on main TWY A (in the vicinity of RWY 28L THR and RWY 10R THR), TWY A1, A2, A4, on main TWY B (in the vicinity of RWY 10L THR, RWY 28R THR, apron 5), TWY B1, B2, B3, B4, B5, apron 4. TWY B11 is equipped by red stop bar lights added by paired elevated red lights.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛЛИ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

ULLI AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В районе 2 In Area 2					
Обозначение препятствия OBST ID/ Designation	Вид препятствия OBST type	Местоположение препятствия OBST position	Превышение/ относительная высота ELEV/HGT	Маркировка/ вид. цвет Marking Type, colour	Примечание Remarks
a	b	c	d	e	f
ULLI200001	Здание Building	595039.3N 0301246.5E	93m	нет данных Not AVBL	
ULLI200002	Здание Building	595038.0N 0301458.2E	97m	нет данных Not AVBL	
ULLI200003	Здание Building	595038.0N 0301242.8E	93m	нет данных Not AVBL	
ULLI200004	Здание Building	595034.5N 0301451.1E	100m	нет данных Not AVBL	
ULLI200005	Здание Building	595029.4N 0301332.6E	87m	нет данных Not AVBL	

a	b	c	d	e	f
ULLI200005	Здание Building	595028.1N 0301330.5E	87m	нет данных Not AVBL	
ULLI200006	Здание Building	595024.9N 0301425.8E	102m	нет данных Not AVBL	
ULLI200007	Труба Chimney	595001.8N 0301739.7E	113m	нет данных Not AVBL	
ULLI200008	Труба Chimney	594959.5N 0301741.8E	114m	нет данных Not AVBL	
ULLI200009	Здание Building	594942.5N 0302003.9E	77m	нет данных Not AVBL	
ULLI200009	Здание Building	594942.3N 0302004.8E	77m	нет данных Not AVBL	
ULLI200009	Здание Building	594941.9N 0301959.5E	77m	нет данных Not AVBL	
ULLI200010	Здание Building	594941.5N 0301951.8E	76m	нет данных Not AVBL	
ULLI200011	Труба Chimney	594940.0N 0301846.2E	116m	нет данных Not AVBL	
ULLI200012	Труба Chimney	594936.7N 0302705.0E	195m	нет данных Not AVBL	
ULLI200013	Здание Building	594934.1N 0301940.9E	77m	нет данных Not AVBL	
ULLI200013	Здание Building	594934.2N 0301937.8E	86m	нет данных Not AVBL	
ULLI200014	Шпиль Spire	594933.9N 0301941.9E	84m	нет данных Not AVBL	
ULLI200015	Труба Chimney	594926.2N 0301921.0E	90m	нет данных Not AVBL	
ULLI200016	Антенна Antenna	594828.5N 0301637.3E	48m	нет данных Not AVBL	
ULLI200017	Столб Post	594826.5N 0301616.9E	24m	нет данных Not AVBL	
ULLI200018	Мачта Mast	594814.3N 0301756.6E	34m	нет данных Not AVBL	
ULLI200019	Здание Building	594814.2N 0301743.2E	24m	нет данных Not AVBL	
ULLI200019	Здание Building	594814.0N 0301744.9E	25m	нет данных Not AVBL	
ULLI200020	Мачта Mast	594752.0N 0301321.7E	37m	нет данных Not AVBL	
ULLI200021	Антенна Antenna	594750.9N 0301318.7E	29m	нет данных Not AVBL	
ULLI200022	Будка Booth	594738.3N 0301456.2E	24m	нет данных Not AVBL	
ULLI200023	Здание Building	594737.8N 0300909.0E	78m	нет данных Not AVBL	
ULLI200023	Здание Building	594735.9N 0300913.8E	78m	нет данных Not AVBL	
ULLI200023	Здание Building	594730.8N 0300907.5E	80m	нет данных Not AVBL	
ULLI200023	Здание Building	594727.1N 0300903.3E	79m	нет данных Not AVBL	
ULLI200024	Мачта Mast	594723.2N 0301634.1E	41m	нет данных Not AVBL	
ULLI200025	Антенна Antenna	594722.3N 0301640.5E	31m	нет данных Not AVBL	

a	b	c	d	e	f
ULLI200026	Здание Building	594721.8N 0301636.0E	32m	нет данных Not AVBL	
ULLI200026	Здание Building	594721.7N 0301636.5E	33m	нет данных Not AVBL	
ULLI200027	ГРМ GP	594721.6N 0301636.1E	34m	нет данных Not AVBL	
ULLI200028	Здание Building	594718.1N 0300901.3E	81m	нет данных Not AVBL	
ULLI200028	Здание Building	594716.9N 0300902.5E	81m	нет данных Not AVBL	
ULLI200028	Здание Building	594717.6N 0300902.2E	82m	нет данных Not AVBL	
ULLI200029	Труба Chimney	594702.6N 0300938.7E	76m	нет данных Not AVBL	
ULLI200030	Локатор Radar	594653.9N 0301647.8E	83m	нет данных Not AVBL	
ULLI200031	Локатор Radar	594652.9N 0301645.2E	94m	нет данных Not AVBL	
ULLI200032	Локатор Radar	594652.0N 0301645.4E	103m	нет данных Not AVBL	
ULLI200032	Локатор Radar	594651.8N 0301644.9E	103m	нет данных Not AVBL	
ULLI200033	Локатор Radar	594651.5N 0301646.9E	88m	нет данных Not AVBL	
ULLI200034	Труба Chimney	594642.1N 0301158.9E	119m	нет данных Not AVBL	
ULLI200035	Здание Building	594636.3N 0301334.6E	89m	нет данных Not AVBL	
ULLI200035	Здание Building	594635.6N 0301333.6E	89m	нет данных Not AVBL	
ULLI200035	Здание Building	594634.9N 0301338.4E	89m	нет данных Not AVBL	
ULLI200035	Здание Building	594634.2N 0301337.7E	89m	нет данных Not AVBL	
ULLI200036	Мачта Mast	594632.7N 0301307.9E	80m	нет данных Not AVBL	
ULLI200037	Мачта Mast	594632.7N 0301259.3E	89m	нет данных Not AVBL	
ULLI200038	Мачта Mast	594630.0N 0301253.5E	87m	нет данных Not AVBL	
ULLI200039	Локатор Radar	594629.2N 0301532.1E	93m	нет данных Not AVBL	
ULLI200040	Локатор Radar	594628.5N 0301532.1E	94m	нет данных Not AVBL	
ULLI200041	Локатор Radar	594626.6N 0301532.0E	82m	нет данных Not AVBL	
ULLI200042	Мачта Mast	594624.8N 0301238.9E	89m	нет данных Not AVBL	
ULLI200043	Обсерватория Observatory	594618.6N 0301934.2E	100m	нет данных Not AVBL	
ULLI200044	Труба Chimney	594544.8N 0303305.7E	89m	нет данных Not AVBL	
ULLI200045	Мачта Mast	594547.0N 0301540.2E	113m	нет данных Not AVBL	
ULLI200046	Свалка Dump	594523.6N 0301613.1E	90m	нет данных Not AVBL	

a	b	c	d	e	f
ULLI200046	Свалка Dump	594520.6N 0301623.9E	87m	нет данных Not AVBL	
ULLI200046	Свалка Dump	594512.8N 0301608.4E	99m	нет данных Not AVBL	
ULLI200046	Свалка Dump	594511.8N 0301602.0E	100m	нет данных Not AVBL	
ULLI200046	Свалка Dump	594510.5N 0301600.2E	99m	нет данных Not AVBL	
ULLI200046	Свалка Dump	594508.8N 0301623.6E	105m	нет данных Not AVBL	
ULLI200047	Труба Chimney	594517.1N 0301842.1E	151m	нет данных Not AVBL	
ULLI200048	Мачта Mast	594402.0N 0300817.8E	189m	нет данных Not AVBL	
ULLI200049	Труба Chimney	594327.4N 0300326.6E	209m	нет данных Not AVBL	
ULLI200050	Мачта Mast	594259.7N 0301209.6E	184m	нет данных Not AVBL	
ULLI200051	Столб ЛЭП Power line	594146.9N 0301020.5E	179m	нет данных Not AVBL	
ULLI200051	Опора ЛЭП Electric pole	594143.4N 0301010.8E	188m	нет данных Not AVBL	
ULLI200051	Столб ЛЭП Power line	594136.4N 0301007.4E	189m	нет данных Not AVBL	
ULLI200051	Опора ЛЭП Electric pole	594130.7N 0301004.5E	184m	нет данных Not AVBL	
ULLI200052	Столб Post	594141.1N 0301018.7E	196m	нет данных Not AVBL	
ULLI200053	Мачта Mast	594140.5N 0301016.9E	195m	нет данных Not AVBL	
ULLI200054	Здание Building	594735.1N 0301501.8E	33m	нет данных Not AVBL	
ULLI200055	Здание Building	595101.1N 0301815.7E	152m	нет данных Not AVBL	
ULLI200056	Здание Building	595030.3N 0301330.2E	88m	нет данных Not AVBL	
ULLI200057	Кран Lifting crane	595029.8N 0301230.1E	90m	нет данных Not AVBL	
ULLI200058	Кран Lifting crane	595029.1N 0301232.7E	102m	нет данных Not AVBL	
ULLI200059	Кран Lifting crane	595028.7N 0301227.9E	85m	нет данных Not AVBL	
ULLI200060	Здание Building	595026.2N 0301853.3E	99m	нет данных Not AVBL	
ULLI200061	Здание Building	595001.0N 0301852.5E	86m	нет данных Not AVBL	
ULLI200061	Здание Building	594959.2N 0301852.2E	86m	нет данных Not AVBL	
ULLI200062	Кран Lifting crane	594941.3N 0301939.3E	94m	нет данных Not AVBL	
ULLI200063	Кран Lifting crane	594935.0N 0301952.7E	110m	нет данных Not AVBL	
ULLI200064	Здание Building	594934.9N 0301953.1E	96m	нет данных Not AVBL	
ULLI200064	Здание Building	594934.8N 0301954.2E	95m	нет данных Not AVBL	

a	b	c	d	e	f
ULLI200065	Здание Building	594919.4N 0301938.7E	94m	нет данных Not AVBL	
ULLI200065	Здание Building	594915.7N 0301939.2E	94m	нет данных Not AVBL	
ULLI200066	Кран Lifting crane	594913.6N 0301939.2E	81m	нет данных Not AVBL	
ULLI200067	Кран Lifting crane	594911.1N 0301938.8E	76m	нет данных Not AVBL	
ULLI200068	Кран Lifting crane	594906.1N 0301940.7E	80m	нет данных Not AVBL	
ULLI200069	Кран Lifting crane	594905.8N 0301943.7E	94m	нет данных Not AVBL	
ULLI200070	Кран Lifting crane	594838.6N 0302204.0E	88m	нет данных Not AVBL	
ULLI200071	Кран Lifting crane	594836.6N 0302135.0E	88m	нет данных Not AVBL	
ULLI200072	Кран Lifting crane	594830.7N 0302207.6E	110m	нет данных Not AVBL	
ULLI200073	Здание Building	594829.6N 0302216.5E	98m	нет данных Not AVBL	
ULLI200073	Здание Building	594828.8N 0302224.1E	96m	нет данных Not AVBL	
ULLI200073	Здание Building	594828.1N 0302208.1E	93m	нет данных Not AVBL	
ULLI200073	Здание Building	594824.2N 0302208.6E	79m	нет данных Not AVBL	
ULLI200073	Здание Building	594824.6N 0302214.4E	97m	нет данных Not AVBL	
ULLI200073	Здание Building	594822.7N 0302217.1E>	98m	нет данных Not AVBL	
ULLI200074	Здание Building	594820.0N 0302228.1E	85m	нет данных Not AVBL	
ULLI200075	Здание Building	594815.4N 0302230.0E	85m	нет данных Not AVBL	
ULLI200075	Здание Building	594814.3N 0302231.2E	88m	нет данных Not AVBL	
ULLI200076	Здание Building	594805.0N 0301308.1E	24m	нет данных Not AVBL	
ULLI200077	Кран Lifting crane	594801.5N 0301624.5E	79m	нет данных Not AVBL	
ULLI200078	Акустический прибор Acoustic device	594757.6N 0301259.1E	22m	нет данных Not AVBL	
ULLI200079	Антенна Antenna	594752.7N 0301317.2E	26m	нет данных Not AVBL	
ULLI200080	Здание Building	594752.0N 0301322.3E	24m	нет данных Not AVBL	
ULLI200081	Флюгер Vane	594750.9N 0301323.2E	31m	нет данных Not AVBL	
ULLI200082	Флюгер Vane	594750.8N 0301323.9E	31m	нет данных Not AVBL	
ULLI200083	Здание Building	594744.6N 0300918.9E	77m	нет данных Not AVBL	
ULLI200083	Здание Building	594743.2N 0300922.4E	77m	нет данных Not AVBL	
ULLI200084	Кран Lifting crane	594744.6N 0300936.0E	99m	нет данных Not AVBL	

a	b	c	d	e	f
ULLI200085	Кран Lifting crane	594743.5N 0300939.0E	94m	нет данных Not AVBL	
ULLI200086	Кран Lifting crane	594741.8N 0300928.9E	89m	нет данных Not AVBL	
ULLI200087	Здание Building	594740.7N 0300914.5E	77m	нет данных Not AVBL	
ULLI200087	Здание Building	594739.3N 0300918.5E	77m	нет данных Not AVBL	
ULLI200088	Флюгер Vane	594723.1N 0301631.2E	35m	нет данных Not AVBL	
ULLI200089	Флюгер Vane	594722.8N 0301631.9E	35m	нет данных Not AVBL	
ULLI200090	Акустический прибор Acoustic device	594721.5N 0301702.8E	27m	нет данных Not AVBL	
	Труба Chimney	5943.9N 03026.8E	102m		маркировано marked/LGTD
	Телецентр TV centre	5958.6N 03019.4E	323m		маркировано marked/LGTD
	Антенна Antenna	5959.5N 03007.8E	204m		маркировано marked/LGTD
	Здание Building	5949.4N 03019.7E	65m		маркировано marked/LGTD
	Кран Crane	5949.9N 03012.5E	80m		маркировано marked/LGTD
	Антенна Antenna	5939.5N 03043.3E	295m		маркировано marked/LGTD
	Антенна Antenna	5943.4N 02956.8E	197m		маркировано marked/LGTD
	Труба Chimney	5943.5N 03003.6E	297m		маркировано marked/LGTD
	Труба Chimney	5944.0N 03008.5E	193m		маркировано marked/LGTD
	Труба Chimney	5951.6N 02958.0E	135m		маркировано marked/LGTD
	Труба Chimney	5946.1N 03033.6E	109m		маркировано marked/LGTD
	Труба Chimney	5945.6N 03034.9E	170m		маркировано marked/LGTD
	Антенна Antenna	5942.5N 03038.1E	129m		маркировано marked/LGTD
	Труба Chimney	5951.3N 03001.6E	108m		маркировано marked/LGTD
	Труба Chimney	5946.9N 03013.3E	118m		маркировано marked/LGTD
	Труба Chimney	5952.1N 02953.0E	137m		маркировано marked/LGTD
	Здание Building	5950.4N 03004.0E	137m		маркировано marked/LGTD
В районе 3 In Area 3					
ULLI300001	Мачта Mast	594813.7N 0301830.1E	56m	нет данных Not AVBL	
ULLI300002	Мачта Mast	594813.4N 0301558.2E	45m	нет данных Not AVBL	
ULLI300003	Мачта Mast	594812.8N 0301802.0E	30m	нет данных Not AVBL	

a	b	c	d	e	
ULLI300004	Мачта Mast	594811.2N 0301824.0E	42m	нет данных Not AVBL	
ULLI300005	Мачта Mast	594813.7N 0301830.1E	56m	нет данных Not AVBL	
ULLI300006	Мачта Mast	594813.3N 0301558.1E	46m	нет данных Not AVBL	
ULLI300007	Мачта Mast	594811.2N 0301824.0E	42m	нет данных Not AVBL	

УЛЛИ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
ULLI AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ «Пулково», Северо-Западный филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Aeronautical meteorological station "Pulkovo", Northwestern branch of FSI "Aviamettelekom of Roshydromet"
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с Пулково-1/ Пулково-2 H24 Pulkovo-1/Pulkovo-2
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМЦ «Пулково», Северо-Западный филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» – 24 часа, каждые 3 часа. Aeronautical meteorological centre "Pulkovo", Northwestern branch of the Federal state budgetary institution "Aviamettelekom of Roshydromet" – 24 hours, every 3 hours.
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация. Briefing, personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты прогнозов ветра и температуры на высотах, карты особых явлений погоды, сводка METAR, SPECI, TAF, SIGMET, информация о вулканическом пепле и тропических циклонах. Рус., англ. Upper wind and upper air temperature forecast charts, significant weather charts, METAR report, SPECI, TAF, SIGMET, information about volcanic ash and tropical cyclones. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа и консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Бланки АВ-11, АВ-5, АВ-5А, карты ветра и температуры по высотам, карты АКП, предупреждение по аэродрому вылета, маршрутам и районам полетов, информация SIGMET, донесений с борта ВС, спутниковая информация ГИС Метео 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	Автоматизированный метеорологический радиолокационный комплекс The automated meteorological radar complex
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Пулково-Вышка, АДЦ, РДЦ Pulkovo-TWR, APP, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УЛЛИ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
ULLI 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 preci- sion APCH RWY
1	2	3	4	5	6
10R	106°24' 97°	3780x60	PCN 68/R/B/W/T Cement-Concrete	594759.70N 0301306.00E — —	THR 20.4m
28L	286°27' 277°	3780x60	PCN 68/R/B/W/T Cement-Concrete	594725.17N 0301658.48E — —	THR 24.1m

1	2	3	4	5	6
10L	106°27' 97°	3397x60	PCN 83/R/C/W/T Cement-Concrete	594835.08N 0301443.45E – –	THR 18.6m
28R	286°30' 277°	3397x60	PCN 83/R/C/W/T Cement-Concrete	594803.96N 0301812.42E – –	THR 20.1m
Уклон ВПП и КПП	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	нет/NIL	4080x300	есть/AVBL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	нет/NIL	4080x300	есть/AVBL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	нет/NIL	3697x300	есть/AVBL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	нет/NIL	3697x300	есть/AVBL	нет/NIL

УЛЛИ **АД 2.13** **ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**
ULLI **AD 2.13** **DECLARED DISTANCES.**

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (m)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (m)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
10R	3780	3780	3780	3780	нет/NIL
от РД A1/from TWY A1	1100	1100	1100	–	нет/NIL
от РД A4/from TWY A4	2800	2800	2800	–	нет/NIL
28L	3780	3780	3780	3780	нет/NIL
от РД A1/from TWY A1	2640	2640	2640	–	нет/NIL
от РД A2/from TWY A2	2050	2050	2050	–	нет/NIL
10L	3397	3397	3397	3397	нет/NIL
от РД B4/from TWY B4	1250	1250	1250	–	нет/NIL
от РД B5/from TWY B5	2150	2150	2150	–	нет/NIL
28R	3397	3397	3397	3397	нет/NIL
от РД B2/from TWY B2	3130	3130	3130	–	нет/NIL
от РД B3/from TWY B3	2550	2550	2550	–	нет/NIL
от РД B4/from TWY B4	1950	1950	1950	–	нет/NIL
от РД B5/from TWY B5	1200	1200	1200	–	нет/NIL

УЛЛИ **АД 2.14** **ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**
ULLI **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
10R	HIALS CAT II 900 m	зеленые green нет/NIL	PAPI left/3°00'	880 m	3780 m, 15 m 2880.5m white next 609.5m red/white last 290m red	3780m, 60m 3206m white last 574m yellow, LIH	красные red нет/NIL	нет NIL	нет NIL

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28L	HIALS CAT I 900 m	зеленые green нет/NIL	PAPI left/3°00'	нет NIL	3780 m, 15 m 2885m white next 595.5m red/white last 299.5m red	3780m, 60m 3200m white last 580m yellow, LIH	красные red нет/NIL	нет NIL	нет NIL
10L	HIALS CAT III 900 m	зеленые green нет/NIL	PAPI left/3°00'	895.5m	3397 m, 15 m 2502.3m white next 599m red/white last 295.7m red	3397m, 60m 2801.8m white last 595.2m yellow, LIH	красные red нет/NIL	нет NIL	нет NIL
28R	HIALS CAT III 900 m	зеленые green нет/NIL	PAPI left/3°00'	894.7m	3397 m, 15 m 2502.5m white next 599m red/white last 295.5m red	3397m, 60m 2802m white last 595m yellow, LIH	красные red нет/NIL	нет NIL	нет NIL

УЛЛИ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
ULLI AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	См. карту АД See AD Chart
2.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	<p>МРД А; РД: А1, А2, А4; МРД В, РД: В1, В2, В3, В4, В5 (на участке от МРД В до ИВПП 10L/28R), В8, В9, В11 оборудованы рулежными боковыми огнями синего цвета по обеим сторонам. РД В10 оборудована маркерами РД со светоотражающим покрытием синего цвета.</p> <p>РД А2, А4, В4 оборудованы углубленными осевыми огнями быстрого схода с ИВПП, чередующимися огнями зеленого и желтого цвета (схода с ИВПП) и зеленого (по направлению руления к ИВПП).</p> <p>МРД В, РД В1, В2, В5 (на участке от МРД В до ИВПП 10L/28R) оборудованы углубленными осевыми рулежными огнями зеленого цвета и чередующимися зеленого и желтого цвета (схода с ИВПП).</p> <p>РД В11 оборудована углубленными осевыми рулежными огнями зеленого цвета.</p> <p>Углубленные огни указателя скоростной РД желтого цвета установлены на ИВПП двумя группами у РД А2, РД А4.</p> <p>МРД В по южной стороне от РД В5 вдоль части реконструируемого перрона 1 оборудована аварийными огнями кругового обзора красного цвета, предотвращающими выезд на закрытый для маневрирования участок летного поля.</p> <p>Main TWY A, TWY A1, A2, A4, main TWY B, TWY B1, B2, B3, B4, B5 (on segment from main TWY B to RWY 10L/28R), B8, B9, B11 are equipped with blue taxiway edge lights on both sides.</p> <p>TWY A3 is equipped with blue taxiway edge lights on the eastern side.</p> <p>TWY B10 is equipped with taxiway markers having blue light-reflecting coating.</p> <p>TWY A2, A4, B4 are equipped with inset rapid exit taxiway centre line lights, alternating green and yellow lights (exit taxiway centre line lights) and green lights (in the direction of taxiing to RWY).</p> <p>Main TWY B, TWY B1, B2, B5 (on segment from main TWY B to RWY 10L/28R) are equipped with inset green centre line lights and alternating green and yellow lights (exit taxiway centre line lights).</p> <p>TWY B11 is equipped with inset green centre line lights.</p> <p>Inset yellow lights of the rapid exit taxiway marker are installed on the runway by two groups near TWY A2, TWY A4.</p> <p>Main TWY B along the southern side from TWY B5 along the part of the reconstructed apron 1 is equipped with red emergency omnidirectional lights preventing the ACFT entry into the part of the airfield closed for manoeuvring.</p>
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Имеется на все огни АД/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1 sec.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛЛИ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
ULLI AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation	нет NIL — —
----	---	----------------------

УЛЛИ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
ULLI AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	<p>Санкт-Петербург/Пулково узловой диспетчерский район Sankt-Peterburg/Pulkovo TMA 1. 59 29 42N 029 50 00E – 593018N 0293630E – 59 43 48N 029 24 30E – 595706N 0293148E – 595853N 0293715E – далее по дуге против часовой стрелки радиусом 6 км с центром/ then anticlockwise by arc of a circle radius of 6 km centred at 60 00 36N 029 42 42E до/ to 600218N 02948 11E – 600306N 0295036E – 600342N 0300900E – 600430N 03036 36E – 595600N 0310400E – 594624N 0311248E – 593530N 03110 18E – 593236N 0305148E – 592942N 0295000E</p> <p>2. 590000N 02907 00E – 591218N 0284406E – 591648N 0283542E – 592542N 02903 18E – 593848N 0290124E – 594348N 0290042E – 594900N 02915 30E – 595554N 0291336E – 595930N 0291230E – 600742N 02848 12E – 601024N 0284854E – 601306N 0284930E – 602336N 02934 36E – 602448N 0294012E – 601454N 0303600E – 600200N 03133 00E – 594900N 0322100E – 592700N 0320300E – 590700N 03139 00E – 590442N 0305818E – 590400N 0304630E – 590254N 03029 12E – 585954N 0293854E – 590000N 0290700E</p> <p>Санкт-Петербург/Пулково диспетчерская зона Sankt-Peterburg/Pulkovo CTR 595318N 0295936E – 595300N 0301042E – 595118N 0303000E – 594800N 0303518E – 594254N 0303600E – 594200N 0301630E – 594248N 0301142E – 594318N 0300618E – 594754N 0295618E – 595318N 0295936E</p>
2.	Вертикальные границы Vertical limits	<p>Санкт-Петербург/Пулково узловой диспетчерский район 1 – выше 300 AMSL до FL060 2 – выше 900 AMSL до FL260 Sankt-Peterburg/Pulkovo TMA 1 – above 300 AMSL up to FL060 2 – above 900 AMSL up to FL260 Санкт-Петербург/Пулково диспетчерская зона – от земли до 450 AMSL Sankt-Peterburg/Pulkovo CTR – from GND up to 450 AMSL</p>
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Петербург-Подход; Пулково-Вышка, Пулково-Круг, рус., англ. Peterburg-Approach; Pulkovo-Tower, Pulkovo-Krug, RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(900) м –/(900) m
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛЛИ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
ULLI 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	к/с / H24	Emergency FREQ
		128.000	к/с / H24	Reserve FREQ O/R
		129.000	к/с / H24	Reserve FREQ O/R
Подход APP	Петербург-Подход Peterburg-Approach	119.300	0400-2000	Сектор Sector 0°-180°
			2000-0400	Сектор Sector 0°-360°
		125.200	0400-2000	Сектор Sector 180°-360°
Круг Radar	Пулково-Круг Pulkovo-Krug	120.300	к/с / H24	
Посадка TWR	Пулково-Вышка 1 Pulkovo-Tower 1	118.700	к/с H24	Для ВПП 10Л/28П For RWY 10L/28R
	Пулково-Вышка 2 Pulkovo-Tower 2	118.100	к/с H24	Для ВПП 10П/28Л For RWY 10R/28L
Руление GND	Пулково-Руление 1 Pulkovo-Ground 1	121.700	к/с H24	На перронах 1, 2, 5, 6, 7 On aprons 1, 2, 5, 6, 7
	Пулково-Руление 2 Pulkovo-Ground 2	121.900	к/с H24	На перронах 3, 4, СПАРК On aprons 3, 4, SPARK
АТИС ATIS	Пулково-АТИС Pulkovo-ATIS	127.400 127.300	к/с H24	RUS, ENG
ВОЛМЕТ VOLMET	Петербург-ВОЛМЕТ Peterburg-VOLMET	125.875	к/с H24	
Транзит Transit	Пулково-Транзит Pulkovo-Transit	131.800	к/с H24	
Перрон Apron	Пулково-Перрон Pulkovo-Apron	120.900	к/с H24	Только для получения информации о назначенном месте стоянки, а также запросов на предоставление машины сопровождения и технические запуски двигателей Only for obtaining information about the assigned stand, and also for requests on "Follow-me" vehicle provision and technical runs of engines.

УЛЛИ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
ULLI 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 (9°E/-)	СПБ SPB	113.4	к/с H24	594825.1 N 0301628.9E	27.30	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 10П ИЛС кат.2 (9°В/-) LOC 10R ILSCAT II (9°E/-)	ИПК IPK	111.9	к/с H24	594716.7N 0301755.5E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 10П GP 10R		331.1	к/с H24	594752.0N 0301321.7E		3°00', RDH 15.1m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
РМД-НП 10П DME 10R	ИПК IPK	1017	к/с H24	594752.0N 0301321.7E	25.80	Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 10П LOM 10R	ПК PK	342	п/з O/R	594837.0N 0300854.0E		277°MAG/4.10km to RWY10R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 10П LMM 10R	К K	700	п/з O/R	594809.3N 0301201.3E		277°MAG/1.05km to RWY10R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 28Л ИЛС кат.1 (9°E/-) LOC 28L ILSCAT I (9°E/-)	ИПО IPO	108.9	к/с H24	594808.7N 0301205.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 28Л GP 28L		329.3	к/с H24	594723.2N 0301634.2E		3°00', RDH 15.4m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
РМД-НП 28Л DME 28L	ИПО IPO	987	к/с H24	594723.2N 0301634.2E	30.56	Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 28Л LOM 28L	ПО PO	277	п/з O/R	594650.5N 0302051.3E		097°MAG/3.79km to RWY28L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 28Л LMM 28L	О O	572	п/з O/R	594716.2N 0301759.1E		097°MAG/0.99km to RWY28L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 10Л ИЛС кат. IIIA (9°E/-) LOC 10L ILSCAT IIIA (9°E/-)	ИПУ IPU	110.5	к/с H24	594755.2N 0301911.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 10Л GP 10L		329.6	к/с H24	594836.6N 0301505.7E		3°00', RDH 17.4m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 10Л LOM 10L	ПУ PU	303	к/с H24	594914.4N 0301017.1E		277°MAG/4.33km to RWY10L LOM is AVBL for transit flights Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 10Л LMM 10L	У U	625	п/з O/R	594844.8N 0301336.7E		277°MAG/1.08km to RWY10L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 28П ИЛС кат. IIIA (9°E/-) LOC 28R ILSCAT IIIA (9°E/-)	ИПЛ IPL	111.3	к/с H24	594844.7N 0301338.7E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 28П GP 28R		332.3	к/с H24	594802.3N 0301750.9E		3°00', RDH 15.8m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 28П LOM 28R	ПЛ PL	525	п/з O/R	594727.5N 0302219.4E		097°MAG/4.01km to RWY 28R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 28П LMM 28R	Л L	960	п/з O/R	594755.3N 0301912.8E		097°MAG/0.98km to RWY28R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

1.1. В случае, если самостоятельное движение ВС по площади аэродрома не представляется возможным, используется буксировка ВС.

1.2. Руление и буксировка выполняются после получения от «Пулково–Руление 1, 2» разрешения на руление и информации о маршруте руления по аэродрому на частоте 121.700 МГц на перронах 1, 2, 5, 6, 7, на частоте 121.900 МГц на перронах 3, 4, СПАРК. Между экипажем ВС и лицом, осуществляющим буксировку, поддерживается двусторонняя связь по переговорному устройству. Буксировка для запуска со стоянок, самостоятельное выруливание с которых запрещено, может осуществляться либо на другую стоянку, либо на осевую линию маршрута руления. При отсутствии на перроне снега и льда разрешается производить запуск в процессе буксировки. Запуск двигателей для ВС с фактической взлетной массой более 150 тонн разрешается производить только после окончания буксировки хвостом вперед.

Буксировка может осуществляться по любому маршруту, назначенному диспетчером Руления.

1.3. Запуск двигателей (включая опробование) и передвижение ВС по аэродрому, за исключением движения на летных полосах (ЛП) и перроне «СПАРК», осуществляются:

- на перронах 1, 2, 5, 6, 7 по разрешению органа ОВД (позывной «Пулково–Руление 1»), частота 121.700 МГц;
- на перронах 3, 4 перрона «СПАРК» по разрешению органа ОВД (позывной «Пулково–Руление 2»), частота 121.900 МГц.

1.4. Движение по летной полосе (ЛП) осуществляется по разрешению органа ОВД:

- ЛП ИВПП 10R/28L – позывной «Пулково–Вышка 1», частота 118.700 МГц,
- ЛП ИВПП 10L/28R – позывной «Пулково–Вышка 2», частота 118.100 МГц,

1.5. Руление осуществляется по осевым линиям РД и маршрутам руления по перронам.

1.6. При получении разрешения на занятие предварительного старта к ИВПП 28R при выруливании по МРД В ВС должно остановиться на МРД В перед знаком: “28R CAT III”.

1.7. По требованию экипажа обеспечивается лидирование ВС по перронам спецмашиной «Сопровождение» с момента выруливания со стоянки при вылете и до начала заруливания на стоянку при прилете (за исключением перрона «СПАРК»).

1.8. Выруливание со стоянки и заруливание на стоянку осуществляется по сигналам специалиста по наземному обслуживанию ВС или представителя авиакомпании.

1.9. При перемещении по аэродрому вертолеты с колесным шасси рулят по поверхности.

Вертолеты с лыжным шасси, а при наличии препятствий или непригодности для руления по рабочей площади аэродрома и вертолеты с колесным шасси, могут применять руление по воздуху (перемещение) над площадью маневрирования с соблюдением требований воздушного законодательства РФ.

Примечание: процедура «руление по воздуху» вертолетов на перронах запрещена; за исключением случаев установки/выпуска вертолетов:

- на/с МС 111 перрона 1 через МРД А при использовании 10П/28Л;

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

1.1. In case if ACFT movement under own engines power along the aerodrome area is not available, ACFT towing shall be used.

1.2. Taxiing and towing shall be carried out after receiving from Pulkovo-Ground 1 and Pulkovo-Ground 2 taxiing permission and information about aerodrome taxi route on frequency 121.700 MHz on aprons 1, 2, 5, 6, 7, on frequency 121.900 MHz on aprons 3, 4, SPARK. Two-way communication by intercommunication equipment shall be maintained between ACFT flight crew and the person carrying out towing. Towing for engines start-up from stands from which taxiing out under own engines power is prohibited can be carried out either onto another stand, or onto the centre line of taxi route. It is permitted to carry out engines start-up in the process of towing in case of absence of snow and ice on the apron. Engines start-up for ACFT with actual take-off mass more than 150 tons is permitted after push-back completion only.

Towing can be carried out along any route assigned by GND controller.

1.3. Engines start-up (including run-up) and ACFT movement about the aerodrome excluding movement on RWY strips and “SPARK” apron shall be carried out:

- on aprons 1, 2, 5, 6, 7 by permission of ATS unit (call sign “Pulkovo-Ground 1”), frequency 121.700 MHz,
- on aprons 3, 4, “SPARK” apron by permission of ATS unit (call sign “Pulkovo-Ground 2”), frequency 121.900 MHz.

1.4. Movement along the RWY strip shall be carried out only by permission of ATS unit:

- for RWY 10R/28L strip – call sign “Pulkovo-Tower 1”, frequency 118.700 MHz,
- for RWY 10L/28R strip – call sign “Pulkovo-Tower 2”, frequency 118.100 MHz.

1.5. Taxiing shall be carried out along the centre lines of TWY and aprons’ taxi routes.

1.6. When receiving the clearance to occupy RWY 28R holding position during taxiing along Main TWY B, ACFT must stop on Main TWY B in front of the sign “28R CAT III”.

1.7. By the request of the flight crew ACFT escorting along the aprons by “Follow-me” vehicle shall be carried out from the moment of taxiing out of the stand during departure and up to the beginning of taxiing into the stand during arrival (excluding “SPARK” apron).

1.8. Taxiing out of stand and taxiing into stand shall be carried out in accordance with the signals of ACFT maintenance specialist or airline representative.

1.9. While moving about the aerodrome helicopters with wheel landing gear shall taxi on the surface.

Helicopters with ski landing gear and helicopters with wheel landing gear (in case of presence of obstacles or unsuitability of movement area for taxiing) can carry out air-taxiing (movement) over the manoeuvring area conforming to the requirements of the aviation legislation of the Russian Federation.

Note: air taxiing procedures for helicopters along aprons are prohibited, excluding parking/departure of the helicopters:

- into/out of stand 111 of apron 1 via main TWY A when using RWY 10R/28L;

– на/с МС 124, 124А, 124В перрона 1 через МРД В, на/с МС 51 перрона 2 через РД В8;

– на/с МС 62, 63 перрона 2 через РД В9, на/с МС 80, 81 перрона 3 через РД В10 при использовании ИВПП 10Л/28П.

– при использовании ИВПП 10Л/28Пр через близлежащие МС и МРД.

В указанных случаях процедура «руление по воздуху» осуществляется с использованием требований воздушного законодательства РФ. Руление на указанные места стоянок осуществляется за машиной сопровождения.

1.10. В случае, когда вертолету необходимо руление по воздуху, перемещение над поверхностью осуществляется в условиях действия эффекта земли на высоте не более 10 м и со скоростью менее 37 км/ч.

1.11. В зимних условиях перроны и РД могут быть покрыты укатанным снегом, льдом, маркировочные знаки могут не просматриваться. Экипажам ВС в этих условиях следует соблюдать особую осторожность при рулении.

УЛЛИ АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения.

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

1.2. Процедуры по уменьшению шума на местности при взлете не применяются в случаях:

- наличия сдвига ветра;
- умеренной болтанки;
- обледенения.

1.3. Отклонения от указанных процедур разрешаются только по условиям обеспечения безопасности полетов.

2. Ограничения.

2.1. Для снижения влияния авиационного шума на местности в период с 1900 до 0300 при наличии условий и воздушной обстановки посадка производится на ИВПП 10П/28Л. Реверс тяги двигателей (за исключением реверса тяги на режиме малого газа) использовать только с целью обеспечения безопасности полетов.

2.2. Взлет производится в соответствии с методикой бесшумного взлета, определенной рекомендациями РЛЭ конкретного типа воздушного судна.

2.3. После взлета ВС следуют по установленной схеме (SID), если от органов ОВД не получено других указаний.

2.4. Выполнение первого разворота для категорий С и D производится с креном, не превышающим 20° и истинной скоростью, не более 450 км/ч только для SID LUNOK 1K, LUNOK 1L, LUNOK 1M, LUNOK 1N.

2.5. Выполнение первого разворота для категорий А и В производится с креном 10° только для SID LUNOK 1K, LUNOK 1L, LUNOK 1M, LUNOK 1N.

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).

– into/out of stands 124, 124A, 124B of apron 1 via main TWY B, into/out of stand 51 of apron 2 via TWY B8,

– into/out of stands 62, 63 of apron 2 via TWY B9, into/out of stands 80,81 of apron 3 via TWY B10 when using RWY 10L/28R.

– when using RWY 10L/28R via the adjacent stands and main TWY.

In these cases air taxiing procedure shall be carried out according to the requirements of the aviation legislation of the Russian Federation. Taxiing to the indicated stands shall be carried out after the "Follow-me" vehicle.

1.10. In case when a helicopter needs air taxiing, movement above the surface shall be carried out at height not more than 10 m and at a speed less than 37 km/h.

1.11. In winter conditions aprons and TWY may be covered with packed snow, ice, marking signs may be invisible. The flight crews must proceed with extreme caution during taxiing under these conditions.

ULLI AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

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 in the following cases:

- availability of wind shear;
- moderate turbulence;
- icing.

1.3. Deviations from the indicated procedures are permitted only for safety reasons.

2. Limitations

2.1. For the purpose of noise abatement in AD vicinity from 1900 till 0300 landing shall be carried out on RWY 10R/28L depending on the appropriate meteorological, operational and air traffic conditions. Engines thrust reverse (excluding thrust reverse at idle power) shall be applied to provide flight safety only.

2.2 Take-off shall be carried out in accordance with the noiseless take-off procedure defined by the provisions of the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft type.

2.3 After take-off, the aircraft shall proceed according to the established chart (SID), unless otherwise instructed by ATS units.

2.4 The execution of the initial turn for Category C and D aircraft shall be carried out with a bank not exceeding 20° and at true airspeed of not more than 450 km/h only for SID LUNOK 1K, LUNOK 1L, LUNOK 1M, LUNOK 1N.

2.5 The execution of the initial turn for Category A and B aircraft shall be carried out with a bank of 10° only for SID LUNOK 1K, LUNOK 1L, LUNOK 1M, LUNOK 1N.

3. Special take-off procedures.

The flight crews 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).

A. Процедура уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP 1).

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 240м над уровнем аэродрома.

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

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

На высоте 900м над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать закрылки и предкрылки по графику.

На высоте 900м и более над уровнем аэродрома осуществить ускорение до скорости набора высоты при полете по маршруту.

B. Процедура уменьшения воздействия шума на удалении от аэродрома (NADP 2).

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 240м над уровнем аэродрома.

Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения процедуры снижения шума составляет не менее $V_2+(20-40)$ км/ч.

По достижении высоты 240м над уровнем аэродрома уменьшить угол тангажа, выдерживая при этом положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение до скорости V_{ZF} и:

- a) уменьшить мощность одновременно с началом уборки закрылков/предкрылков; или
- b) уменьшить мощность после уборки закрылков/предкрылков.

Выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение до достижения скорости набора высоты $V_{ZF}+(20-40)$ км/ч и выдерживать ее до высоты 900м над уровнем аэродрома.

По достижении высоты 900м над уровнем аэродрома перейти на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

Примечание 1. В обеих процедурах промежуточная уборка закрылков с учетом конкретных летно-технических характеристик может быть начата до предписанной минимальной высоты 240м, однако уменьшение тяги не может быть начато до достижения предписанной минимальной высоты.

Примечание 2. Приборная скорость на начальном участке набора высоты при вылете до участка ускорения должна соответствовать скорости набора высоты $V_2+(20-40)$ км/ч.

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.

A. Noise abatement climb procedure close to the aerodrome (NADP 1).

The noise abatement procedure shall be initiated at not less than 240 m above aerodrome level.

The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than V_2+20 km/h.

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

At height 900 m above aerodrome level, while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps/slats on schedule.

At 900 m above aerodrome level or above, accelerate to en-route climb speed.

B. Noise abatement climb procedure distant from the aerodrome (NADP 2).

The noise abatement procedure shall be initiated at not less than 240 m above aerodrome level.

The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than $V_2+(20-40)$ km/h.

On reaching height 240m above aerodrome level, decrease angle of pitch whilst maintaining a positive rate of climb, accelerate towards V_{ZF} and either:

- a) reduce power with initiation of the first flap/slat retraction; or
- b) reduce power after flap/slat retraction.

While maintaining a positive rate of climb, accelerate to and maintain a climb speed of $V_{ZF}+(20-40)$ km/h to 900m above aerodrome level.

On reaching 900 m above aerodrome level, complete the transition to normal en-route climb speed.

Note 1. For both procedures, intermediate flap transitions required for specific performance-related issues may be initiated prior to the prescribed minimum height 240 m; however, no power reduction can be initiated prior to attaining the prescribed minimum height.

Note 2. The indicated airspeed for the initial climb portion of the departure prior to the acceleration segment shall correspond to climb speed of $V_2+(20-40)$ km/h.

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. Отклонения от указанных процедур разрешаются только по условиям обеспечения безопасности полетов.

2. Ограничения.

2.1. В период с 1900 до 0300 при наличии соответствующих метеорологических условий и воздушной обстановки посадка производится на ВПП 10R/28L. Реверс тяги двигателей (за исключением реверса тяги на режиме малого газа) использовать только с целью обеспечения безопасности полетов.

3. Специальные процедуры захода на посадку.

3.1. При выходе на конечный участок схемы захода на посадку экипаж ВС производит выпуск шасси и средств механизации крыла в промежуточное положение.

3.2. На высоте (400) м экипаж начинает довыпуск закрылков в посадочное положение и устанавливает скорость конечного участка захода на посадку с учетом посадочной массы ВС.

УЛЛИ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

1. Общие положения.

1.1. Для полетов по ППП установлены стандартные маршруты вылета (SID), стандартные маршруты прибытия (STAR), схемы захода на посадку, схемы ухода на второй круг, зоны ожидания, схемы облета радиотехнического оборудования (РТО).

Для полетов по ПВП установлены фиксированные точки входа и выхода в диспетчерскую зону аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) BULIL и NATAB, зона ожидания, аэродромные круги движения, маршруты входа (выхода) в зону ограничений ULR 1. См. п. 6.1.

1.2. При полетах по ПВП и ППП в пределах диспетчерской зоны аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) и узлового диспетчерского района необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа в соответствующую зону ответственности;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующего органа ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ – диапазоне;
- иметь средства связи ВЧ – диапазона и АРК СЧ – диапазона, позволяющие прослушивание указаний органа ОВД, для обеспечения резервирования при отказе средств ОВЧ – диапазона.

1.3. Вход в узловой диспетчерский район ВС, не оборудованных ответчиками вторичной радиолокации, запрещается. В отдельных случаях, только по согласованию с диспетчером АДЦ, разрешается вход в узловой диспетчерский район ВС государственной авиации, не оборудованных ответчиками вторичной радиолокации. При этом время входа в узловой диспетчерский район, маршрут и высоту полета ВС государственной авиации, не оборудованного ответчиком вторичной радиолокации, назначает диспетчер АДЦ в зависимости от воздушной обстановки в узловом диспетчерском районе.

1.4. ВС, находящиеся на конечных этапах захода на посадку, имеют преимущество перед вылетающими ВС.

1.5. Назначение ВПП производится органом ОВД.



1.6. Используется, как правило, смешанный режим работы ИВПП при одновременном использовании параллельных ИВПП.

1.2. Deviations from the indicated procedures are permitted only for safety reasons.

2. Restrictions.

2.1. From 1900 to 0300 landing shall be carried out on RWY 10R/28L depending on appropriate meteorological and air traffic conditions availability. Reverse thrust (except idle thrust) is allowed only for ensuring flight safety.

3. Special approach procedures.

3.1. When established on final approach track, the flight crew shall lower the landing gear and set wing devices into intermediate position.

3.2. At (400) m the flight crew shall commence setting the flaps into landing position and set the final approach speed taking into account the aircraft landing mass.

ULLI AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

1. General.

1.1. SID routes, STAR routes, approach patterns, missed approach patterns, holding areas are established for IFR flights.

Fixed points of entry and exit to/from Sankt – Peterburg (Pulkovo) CTR BULIL and NATAB, holding area, aerodrome traffic circuits, ULR 1 entry/exit routes are established for VFR flights. See para 6.1.

1.2. During VFR and IFR flights within of Sankt – Peterburg (Pulkovo) CTR and TMA it is necessary:

- to have ATS unit permission obtained before entry into the respective area of responsibility;
- to report position by ATS unit request;
- to follow appropriate ATS unit instructions;
- to have and constantly maintain two-way radio communication in VHF range;
- to have communication equipment of HF range and ADF medium frequency range allowing monitoring the ATS unit instructions to provide redundancy in case of VHF range equipment failure.

1.3. Entry of ACFT not equipped with SSR transponders into TMA is prohibited. In separate cases entry into TMA is permitted for state aviation ACFT not equipped with SSR transponders by coordination with the controller only. The controller assigns time of entry into TMA, route and height of the flight of state aviation ACFT not equipped with SSR transponder depending on air traffic situation in TMA.

1.4. ACFT, which are on final approach, have the priority in respect of departing ACFT

1.5. RWY assignment shall be carried out by ATS unit.

1.6. As a rule mixed mode of RWY operation is applied with simultaneous use of the parallel RWY.

1.8. В периоды повышенной интенсивности воздушного движения ИВПП могут использоваться в режиме отдельных операций (одна ИВПП работает на взлет, другая на посадку), как правило, в следующих сочетаниях:

ИВПП 28R – взлет 28L – посадка;

ИВПП 10L – взлет 10R – посадка.

1.9. Для оптимизации потока ВС при сухой ИВПП взлетно-посадочные операции могут выполняться с попутной составляющей ветра, не превышающей 3 м/с. КВС обязан запросить другое направление для взлета или посадки, если выполнение взлета или посадки с текущим ветром не обеспечивает безопасности.

1.10. Перед началом выполнения полета экипаж воздушного судна должен прослушать информацию АТИС, при первой связи с органом ОВД (позывной «Пулково – Руление 1(2),» доложить индекс информации АТИС, номер стоянки и получить диспетчерское разрешение на выполнение полета, условия выхода и, в случае применения, дискретный код ответчика вторичной радиолокации.

1.11. Условия выхода должны содержать:

– порядок маневрирования после взлета;

– высоту первоначального набора;

– позывной органа ОВД, с которым необходимо установить радиосвязь после взлета, и частоту, на которой он работает.

1.12. Стандартные условия выхода предусматривают:

– следование по назначенному стандартному маршруту вылета (SID);

– набор высоты (900) м;

– на высоте (200) м выход на связь с органом ОВД (позывной Пулково - Круг, частота 120,300 МГц).

1.13. Если органом ОВД при выдаче условий выхода указывается только наименование стандартного маршрута вылета (SID) - это означает, что заданы стандартные условия выхода.

1.14. Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах стандартного маршрута вылета (SID) или выдерживание стандартного маршрута вылета не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру Руления и получить другие условия маневрирования после взлета.

2. Порядок взлета воздушного судна.

2.1 Взлет самолета разрешается производить только с колесным шасси.

2.2 Взлет не от начала ИВПП выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

Примечание: При вырубании по МРД В предпочтительно выполнение взлета с ИВПП 28R от РД В3 для защиты от помех сигнала ГРМ ИВПП 28R. При готовности к взлету от РД В3 экипаж докладывает об этом органу ОВД руления при запросе разрешения на запуск двигателей.

2.3. Взлет с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока по запросу экипажа или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

1.8. In the periods of increased intensity of air traffic, RWY can be used in the mode of separate operations (one RWY serves for take-off, another for landing) in the following combinations as a rule:

RWY 28R – take-off, RWY 28L – landing;

RWY 10L – take-off, RWY 10R – landing.

1.9. To optimize ACFT flow with dry RWY take-off and landing operations can be carried out with tailwind component not more than 3 m/s. If carrying out take-off or landing with the current wind does not provide safety, the pilot-in-command must request another direction for take-off or landing.

1.10. Before beginning of carrying out the flight, the flight crew must listen to ATIS Information, during first communication with ATS unit (call sign “Pulkovo – Ground 1 (2)”) report the ATIS information index, stand number and obtain the clearance to carry out the flight, departure instructions and SSR transponder discrete code if applicable.

1.11. The departure instructions shall contain:

– the procedure of manoeuvring after take-off;

– the height of the initial climb;

– the callsign of the control unit, with which it is necessary to establish radio contact after take-off, and the frequency on which it operates.

1.12. The standard departure instructions shall envisage the following:

– flying along the assigned SID route;

– climbing to (900) m;

– at (200) m establish communication with Radar controller (callsign – Pulkovo-Krug, frequency 120.300 MHz).

1.13 If only SID name is indicated by the controller of ATS unit when issuing departure instructions, it means that the standard departure instructions are assigned.

1.4. If the flight crew does not have available data about SID parameters or maintaining of SID is not possible, the flight crew must report GND controller about it and get other instructions concerning manoeuvring after take-off.

2. ACFT take-off procedure.

2.1. It is permitted to carry out take-off for aeroplanes with wheel landing gear only.

2.2. Take-off not from the beginning of RWY shall be carried out by the flight crew request or by the initiative of the appropriate ATS unit. The responsibility for taking the decision on carrying out such take-off is rested on the pilot-in-command.

Note: In case ACFT taxi for departure along main TWY B, take-off from RWY 28R from TWY B3 is preferential for RWY 28R GP signal protection from the interference. When ready for take-off from TWY B3 the flight crew shall report about it to ATS unit controller when requesting the clearance for engines start-up

2.3. Tailwind take-off shall be carried out for the purpose of expediting the flow by crew's request or on the initiative of the appropriate ATS unit. The responsibility for making the decision to carry out such take-off shall be rested on the pilot-in-command.

2.4. При неготовности к взлету без остановки на исполнительном старте, экипаж ВС при выходе на связь с диспетчером диспетчерского пункта Вышка – 1 (Вышка – 2) должен сообщить о времени, необходимом для подготовки к взлету.

2.5. При выполнении взлета без остановки на исполнительном старте, взлет должен быть произведен не позже, чем через 1 мин. после получения разрешения.

2.6. При предварительном назначении экипажу ВС времени взлета, назначенное время должно выдерживаться с точностью до 1 мин. При невыдерживании назначенного времени возможно изменение очереди ВС на взлет.

2.7. ВС, выполняющие полет по ППП, производят взлет с ИВПП 10R/28L и ИВПП 10L/28R.

2.8. Взлет и первоначальный набор осуществляются:

- по стандартным маршрутам вылета (SID);
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля – по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

2.9. Перед разрешением на взлет условия выхода могут быть скорректированы диспетчером вышки.

2.10. Если от органа ОВД (диспетчера руления, диспетчера вышки) не получено иных указаний, ВС набирает высоту (900) м, на высоте (200) м выходит на связь с диспетчером круга (позывной «Пулково – Круг», частота 120.3 МГц). При выходе на связь после взлета экипаж обязан доложить о выполнении взлета, назначенном стандартном маршруте вылета (SID) и занимаемой высоте.

3. Выполнение полетов по ППП по стандартным маршрутам вылета.

3.1. Набор высоты выполняется до эшелона, указанного в разрешении органа ОВД. При полете по SID соблюдение высотного профиля в пределах разрешения на набор обязательно, если органом ОВД не указано «без ограничений по высоте».

3.2. Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования после взлета возможно применение радиолокационного векторения.

3.3. При установлении связи с диспетчером подхода в режиме набора высоты экипаж ВС обязан доложить текущую и занимаемую высоту.

3.4. SID (RNAV GNSS) применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами, имеющими соответствующее утверждение. Если выдерживание SID (RNAV GNSS) не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру руления и запросить векторение для вылета.

4. Полет по ППП по маршруту.

4.1. ВС, выполняющие полет транзитом через зону узлового диспетчерского района, осуществляют полет по воздушным трассам, установленным маршрутам полета, а также по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

4.2. Для целей навигации может быть использован ДПРМ ИВПП 10L (PU).

5. Выполнение полетов по ППП по стандартным маршрутам прибытия и захода на посадку.

5.1. Снижение и подход к аэродрому Санкт-Петербург (Пулково) осуществляется:

2.4. When the flight crew is not ready to take-off without stopping at line-up position, it must advise the time necessary for preparation for take-off when establishing radio contact with Tower – 1 (Tower – 2) controller.

2.5. When executing take-off without stopping at line-up position, the take-off must be carried out not later than in 1 minute after receiving the clearance.

2.6. When the flight crew was assigned the take-off time beforehand, the assigned time must be maintained with accuracy of up to 1 minute. If the accuracy of the assigned time is not maintained, the sequence of aircraft for take-off can be changed.

2.7. ACFT carrying out IFR flight shall carry out take-off from RWY 10R/28L and RWY 10L/28R.

2.8. Take-off and initial climb shall be carried out:

- along SID routes;
- if a non-stop radar control is available – along the paths assigned by ATS unit by radar vectoring.

2.9. Departure conditions can be corrected by the TWR controller before clearance for take-off.

2.10. If no other instructions are obtained from the ATS unit, ACFT shall climb to the height of (900) m, at height (200) m establish radio contact with Radar controller (call sign “Pulkovo-Krug”, frequency 120.3 MHz) and report about carrying out the take-off, assigned SID and height to be reached.

3. Carrying out IFR flights along SID routes.

3.1. Climb shall be carried out up to the flight level indicated in the ATS unit clearance unit. It is mandatory to follow SID procedure within the climb clearance, if it is not indicated by the ATS unit “level restrictions cancelled”.

3.2. The application of radar vectoring after take-off is possible to provide the established separation intervals.

3.3. When establishing radio contact with APP controller in climb mode the flight crew must report the current height and height to be reached.

3.4. SID (RNAV GNSS) shall be applied for the ACFT having certified equipment and operated by the flight crew having the appropriate approval. If maintaining SID (RNAV GNSS) is not possible, the flight crew must report about it to GND controller and request vectoring for departure.

4. IFR flight en-route.

4.1. ACFT carrying out transit flight via TMA shall carry out the flight along the airways, established flight routes and also along the paths assigned by ATS unit by radar vectoring.

4.2. RWY 10L LOM (PU) can be used for the purposes of navigation.

5. Carrying out IFR flights along STAR and approach routes.

5.1. Descent and approach to Saint-Petersburg (Pulkovo) AD shall be carried out:

– по установленным стандартным маршрутам прибытия (STAR) и схемам захода на посадку.

– при наличии непрерывного радиолокационного контроля – по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения;

– методом визуального захода на посадку.

5.2. Стандартный маршрут прибытия (STAR) назначается, как правило, органом ОВД для расчета экипажем ВС времени начала снижения с эшелона. При входе ВС в узловой диспетчерский район диспетчером подхода подтверждается (назначается) стандартный маршрут прибытия (STAR) и указывается ИВПП посадки.

5.3. При установлении радиосвязи с диспетчером подхода в режиме снижения экипаж ВС обязан доложить текущую и занимаемую высоту.

5.4. Снижение выполняется до эшелона, указанного в разрешении органа ОВД. При полете по STAR соблюдение высотного профиля в пределах разрешения на снижение обязательно, если органом ОВД не указано: «без ограничений по высоте».

5.5. Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах стандартного маршрута прибытия (схемы захода на посадку) или выдерживание маршрута (схемы) не представляется возможным, экипаж обязан запросить векторение для захода на посадку.

STAR (RNAV GNSS) применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами, имеющими соответствующее утверждение. Если выдерживание STAR (RNAV GNSS) не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру подхода и запросить векторение для прибытия.

5.6. Основным типом захода на посадку по приборам является заход по ILS. При снижении для захода по ILS ВС следует по назначенному стандартному маршруту прибытия (STAR) до контрольной точки начального участка схемы захода на посадку (IAF), далее по схеме захода на посадку по ILS для указанной ИВПП. Информацию о возможности захода по ILS экипаж ВС получает из сводки ATIS.

5.7. При намерении выполнить заход по ОСП, ОПРС, DVOR/DME экипаж обязан доложить об этом диспетчеру подхода, получить подтверждение и после пролета IAF следовать по схеме, соответствующей выбранному типу захода на посадку.

5.8. Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДПП.

5.9. ДПРМ ИВПП 10R (PK) включается по запросу экипажа ВС для обеспечения наведения при полете по схемам захода на посадку от OTLEN, ADANI.

5.10. С целью оптимизации потока ВС, обеспечения установленных интервалов эшелонирования и регулирования очередности заходов на посадку возможно применение радиолокационного векторения.

5.11. Ограничения приборной скорости в узловом диспетчерском районе:

a) при полете на высотах ниже FL100 приборная скорость выдерживается не более 500 км/ч (270 узлов);

b) на конечном этапе захода на посадку экипаж ВС выдерживает приборную скорость не менее 300 км/ч (160 узлов) до удаления 7 км от порога ИВПП посадки. Если выдержать данное ограничение не представляется возможным, экипаж ВС информирует об этом орган ОВД;

– along the established STAR and approach routes;

– if non-stop radar control is available, along the paths assigned by ATS unit by radar vectoring;

– by visual approach for landing.

5.2. STAR is assigned, as a rule, by ATS controller for the flight crew to calculate the time of initiating the descent from the flight level. During ACFT entry into TMA APP controller shall confirm (assign) STAR and indicate RWY of landing.

5.3. When establishing radio contact with APP controller in descent mode the flight crew must report the current height and height to be reached.

5.4. Descent shall be carried out to the flight level indicated in the clearance of ATS unit. It is mandatory to follow STAR procedure within descent clearance, if it is not indicated by the ATS unit "level restrictions cancelled".

5.5. If the flight crew does not have available data about STAR parameters (parameters of approach pattern) or maintaining of the route (pattern) is not possible, the flight crew must request vectoring for approach.

STAR (RNAV GNSS) shall be applied for ACFT having certified equipment and operated by the flight crew having the appropriate approval. If maintaining of STAR (RNAV GNSS) is not possible, the flight crew must report about it to APP controller and request vectoring for arrival.

5.6. The main type of the instrument approach is ILS approach. When descending for ILS approach, the aircraft shall proceed along the assigned STAR route to IAF, then according to ILS approach procedure for the given runway. The information about the possibility for ILS approach shall be received by a flight crew from ATIS.

5.7. When intending to carry out 2-NDB, NDB, DVOR/DME approach, the flight crew must report it to APP controller, receive confirmation and after passing IAF proceed according to the procedure corresponding to the chosen approach type.

5.8. The flight crew must listen to the current ATIS and report its index during first radio contact with APP controller.

5.9. LOM 10R (PK) shall be switched on by the flight crew request to provide guidance in flight along approach patterns from OTLEN, ADANI.

5.10. Application of radar vectoring is possible for optimization of ACFT flow, provision of the established separation intervals and regulation of approach sequence.

5.11. Limitations of indicated airspeed in TMA:

a) during flight at heights below FL100 indicated airspeed shall be maintained not more than 500 km/h (270 knots);

b) on final stage of approach the flight crew shall maintain indicated airspeed not less than 300 km/h (160 knots) up to the distance 7 km from landing RWY threshold. If unable to maintain this limitation, the flight crew shall inform ATS unit about it;

с) указание органа ОВД «Скорость без ограничений» является основанием для выдерживания поступательной скорости на усмотрение экипажа ВС.

5.12. ВС производят посадки на ИВПП 10R/28L и ИВПП 10L/28R.

5.13. Самолетам разрешается производить посадку только с колесным шасси.

5.14. Посадка с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока ВС по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

5.15. Точный заход на посадку.

В связи с особенностями установки глиссадного радиомаяка (ГРМ) ИВПП 28R возможно искажение сигнала ГРМ при занятии ВС исполнительного старта или пересечении ИВПП 28R.

В системах ILS ИВПП 28L и ИВПП 10R вместо маркерных маяков БМРМ и ДМРМ используется дальномерный радиомаяк РМД НР. Индикация «0» дальности – на пороге ИВПП. МРМ указанных ИВПП могут быть включены по запросу экипажа. В системах ILS ИВПП 10L и ИВПП 28R вместо маркерных радиомаяков возможно использование DME “SPB”.

5.16. Неточный заход на посадку.

Заход по ОСП, ОПРС при наличии на рабочем направлении ИВПП исправной системы ILS выполняется только в отдельных случаях (при неисправности (отсутствии) необходимого бортового оборудования, проведения летной тренировки и т.п.). При намерении экипажа выполнить заход по ОСП или ОПРС соответствующие РТС (ДПРМ, БПРМ) включаются по запросу экипажа за 30 минут до расчетного времени посадки.

Примечание:

ДПРМ ИВПП 10L (PU) включен постоянно для целей навигации.

Для ВС, не оборудованных приемниками DME (при отказе бортового приемника DME), информация об удалении ВС от ИВПП передается органом ОВД по запросу экипажа на основании данных обзорного радиолокатора. При отказе маяка DME информация об удалении ВС от ИВПП передается органом ОВД без запроса экипажа при подходе ВС к FAF.

При отказе всех РТС, обеспечивающих контроль дальности, орган ОВД информирует об этом экипаж ВС.

При отказе маяка DVOR и/или маяка DME орган ОВД информирует об этом экипаж ВС.

5.17. Визуальный заход на посадку.

Визуальный заход на посадку производится:

- днем;
- ВС всех категорий.

До начала процедуры ВЗП экипаж ВС обязан доложить об установлении визуального контакта с ИВПП посадки или ее ориентирами и получить разрешение органа ОВД на выполнение ВЗП.

с) ATS init instruction “Speed without limitations” shall be the reason for the flight crew to maintain forward speed at the flight crew’s discretion.

5.12. ACFT shall carry out landings on RWY 10R/28L and RWY 10L/28R.

5.13. Only wheel landing gear ACFT are permitted to land.

5.14. Tailwind landing shall be carried out for the purpose of expedition of ACFT flow by the flight crew request or by the initiative of the appropriate ATS unit. The responsibility for taking the decision on carrying out such landing is rested on the pilot-in-command.

5.15. Precision approach

Due to special aspects of installation of GP 28R the distortion of GP signal is possible during occupation of line-up position by ACFT or intersection of RWY 28R.

DME radio beacon is used in RWY 28L and RWY 10R ILS instead of marker beacons. Indication of “0” distance – at the RWY threshold. MKR of the mentioned runways can be switched on by the flight crew request. Operation of DME “SPB” may be used in RWY 10L and RWY 28R ILS instead of marker beacons.

5.16. Non-precision approach.

2 NDB, NDB approaches, where there is an operational ILS of the runway-in-use, shall be carried out only in separate cases (in case of a failure (absence) of the required airborne equipment, the execution of a flight training, etc.). When the flight crew intends to carry out 2 NDB or NDB approach, the appropriate radio technical facilities (LOM, LMM) will be switched on by a flight crew’s request 30 minutes before the estimated time of landing.

Note:

RWY 10L LOM (PU) is switched on permanently for the navigation purposes.

The information about the distance between the aircraft and the runway for aircraft not equipped with DME receivers (in case of a failure of the aircraft DME receiver) shall be transmitted by ATS unit by a flight crew’s request on the basis of the data of surveillance radar. In case of a failure of DME beacon the information about distance between the aircraft and the runway shall be transmitted by ATS unit without a flight crew’s request during the aircraft approach to FAF.

In case of a failure of all radio technical facilities providing distance control, an ATS unit shall inform the flight crew about it.

In case of a failure of DVOR and/or DME beacons, an ATS unit shall inform the flight crew about it.

5.17. Visual approach.

A visual approach shall be carried out as follows:

- in the day-time;
- by aircraft of all categories.

Prior to commencement of the visual approach procedure the flight crew must report about the establishment of the visual contact with the runway of landing or its visual aids and get a permission of ATS unit for the execution of the visual approach procedure.

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение ВЗП экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, если органом ОВД не было задано ограничений на выполнение ВЗП. В любом случае ответственность за выдерживание безопасной траектории полета и безопасного профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

При снижении с высоты (600) м ВС должно маневрировать в пределах южной части диспетчерской зоны аэродрома Санкт-Петербург (Пулково), ограниченной радиалами R069° и R290° DVOR SPB.

Выход на предпосадочную прямую ИВПП 10L/R при следовании ВС от MOLEG, LUNOK должен быть выполнен на высоте не менее (600) м и удалении не менее 10 км DME SPB.

При необходимости орган ОВД может задать экипажу ВС ограничения на выполнение ВЗП (выход на предпосадочную прямую на заданном удалении или заданной высоте). Если выдержать заданные ограничения не представляется возможным, экипаж ВС должен немедленно сообщить об этом органу ОВД и получить альтернативное указание.

5.18. Уход на второй круг при полете по ППП.

Для обеспечения повторного захода на посадку может применяться радиолокационное векторение.

При уходе на второй круг по решению КВС экипаж ВС обязан немедленно доложить об этом диспетчеру Вышки. Переход на радиосвязь с диспетчером Круга выполняется по указанию диспетчера Вышки.

При уходе на второй круг в процессе выполнения ВЗП (до выхода ВС на предпосадочную прямую) ВС выполняет разворот в сторону ИВПП посадки, затем следует по опубликованной схеме ухода на второй круг.

5.19. Полеты в зоне ожидания по ППП.

Развороты в зоне ожидания выполняются с креном 25°.

По указанию органа ОВД возможно выполнение виража (разворота на 360°).

5.20. Внеочередной заход на посадку.

Выполняется по установленной схеме захода на посадку или траектории, задаваемой органом ОВД методом векторения.

6. Выполнение полетов по ПВП.

6.1. Северный и южный аэродромные круги движения предназначены для координации полетов по ПВП в диспетчерской зоне аэродрома Санкт-Петербург (Пулково). Аэродромные круги движения представляют собой вид маневра (четыре разворота на 90°) для выхода ВС на предпосадочную прямую и не имеют фиксированных размеров.

Зона ожидания «Северная». Центр зоны – 595135N 0301657E. Вид маневра – вираж, радиус разворота 500 м, движение по часовой стрелке. Высоты от безопасной до (450) м. Орган управления – Пулково-Вышка 2, на частоте 118.100 МГц.

При выполнении полета по ПВП вход ВС в ULR 1 из диспетчерской зоны аэродрома Санкт-Петербург (Пулково), а также выход ВС из ULR1 для входа в диспетчерскую зону аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) осуществляется через фиксированную точку входа/выхода BULIL на высоте (300) – (450) м.

After getting a permission from ATS unit for the execution of the visual approach procedure, the flight crew shall maintain the descent path and profile at his own discretion unless assigned by ATS unit to carry out the restrictions on the execution of the visual approach procedure. In any case the responsibility for maintaining a safe flight track and a safe descent profile shall be completely placed on the flight crew.

During descent from (600) m the aircraft must manoeuvre within the southern part of Sankt-Petrburg/Pulkovo CTR, limited by radials R069° MAG and R290° MAG DVOR SPB.

When proceeding from MOLEG, LUNOK, the aircraft shall establish on the final approach track of RWY 10L/R at a height of not less than (600) m and at a distance of not less than 10 km DME SPB.

If necessary the ATS unit can assign the restrictions on the execution of the visual approach procedure (establishing on the final approach track at the assigned distance or the assigned height). If unable to maintain the assigned restrictions, the flight crew must immediately report the ATS unit about it and get other instructions.

5.18 Missed approach during IFR flights.

Radar vectoring can be used for the provision of the repeated approach.

In case of a missed approach by a decision of the pilot-in-command the flight crew must immediately report TWR controller about it. A changeover to radio communication with Radar controller shall be carried out by the instruction of TWR controller.

During the missed approach in the process of execution of the visual approach (prior to the aircraft establishing on the final approach track) the aircraft shall turn to the runway of landing, then proceed according to the published missed approach pattern.

5.19. IFR flights in the holding area.

The turns in the holding area shall be carried out with a bank of 25°.

The execution of a three-sixty turn is allowed by ATS unit instruction.

5.20. Priority approach procedure.

Priority approach procedure shall be carried out according to the established approach procedure or by tracks assigned by ATS unit by means of vectoring.

6. VFR flight operations.

6.1. North and south aerodrome traffic circuits are designated for coordination of VFR flights in Sankt-Petrburg/Pulkovo CTR. The aerodrome traffic circuits represent a kind of manoeuvre (four 90-degree turns) for establishing on final and have no fixed dimensions.

North holding area. The centre of the area is 595135N 0301657E. The kind of manoeuvre is three-sixty turn, the radius of turn is 500 m, traffic is clockwise. The heights are from the safe height of the flight up to (450) m. The control unit is Pulkovo-Tower 2, frequency 118.100 MHz.

When operating a VFR flight, the aircraft entry into ULR 1 from Sankt-Petrburg/Pulkovo CTR and the aircraft exit from ULR1 for the entry into Sankt-Petrburg/Pulkovo CTR shall be carried out via the fixed entry/exit point BULIL at (300) – (450) m.

6.2. Полеты по ПВП в диспетчерской зоне аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) выполняются на высотах по усмотрению КВС в диапазоне от безопасной высоты до верхнего предела, указанного органом ОВД, как правило, не выше (300) м.

6.3. Вертолеты выполняют взлет с ИВПП 10R/28L, ИВПП 10L/28R, вертолетной площадки, а также с любой точки площади маневрирования с соблюдением требований воздушного законодательства РФ.

6.4. Выход ВС из диспетчерской зоны аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) осуществляется по траектории, заданной органом ОВД,

6.5. Перевод шкалы барометрического высотомера на минимальное давление, приведенное к уровню моря (давление QNH района), производится при выходе ВС за пределы диспетчерской зоны аэродрома Санкт-Петербург (Пулково).

6.6. При входе в диспетчерскую зону аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района на давление QFE аэродрома.

6.7. Вход в диспетчерскую зону аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) осуществляется через фиксированные точки BULIL и NATAB, установленные на границе диспетчерской зоны, если органом ОВД не было разрешено иного.

6.8. Экипаж обязан установить радиосвязь с диспетчером диспетчерского пункта Вышка 1 (Вышка 2) не позже пересечения границы диспетчерской зоны аэродрома.

6.9. При прилете на аэродром Санкт-Петербург (Пулково) экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером диспетчерского пункта Вышка на частоте 118.700 (118.100) МГц, позывной «Пулково-Вышка 1(2)».

6.10. Если диспетчером диспетчерского пункта Вышка 1 (Вышка 2) не указано иного, ВС по кратчайшему расстоянию следует на ориентир, определяющий зону ожидания, после чего выполняется правый вираж до получения разрешения на выход из зоны ожидания.

6.11. В случае невозможности входа в диспетчерскую зону аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) ВС должно ожидать разрешения на вход за пределами диспетчерской зоны по согласованию с соответствующим органом ОВД.

6.12. В случае невозможности захода на посадку после входа в диспетчерскую зону аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) возможно направление ВС в зону ожидания «Северная». В этом случае, если не указано иного, полет от точки входа в диспетчерскую зону аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) до контрольной точки, определяющей зону ожидания, осуществляется по кратчайшему маршруту, после чего осуществляется вход в зону ожидания на высоте в диапазоне от безопасной до (450) м, движение в зоне по часовой стрелке с радиусом разворота 500 м.

6.13. Самолеты, а также вертолеты при посадке «по-самолетному» на аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) производят посадку на ИВПП 10R/28L и ИВПП 10L/28R. Вертолеты производят посадку на ИВПП 10R/28L и ИВПП 10L/28R, вертолетную площадку, а также на любую точку площади маневрирования с соблюдением требований воздушного законодательства РФ.

6.2. VFR flights in Sankt-Peterburg/Pulkovo CTR shall be carried out at heights at the discretion of the pilot-in-command at a height coverage from the safe height of the flight up to the upper limit assigned by ATS unit normally of not above (300) m.

6.3. The helicopters shall carry out take-off from RWY 10R/28L, RWY 10L/28R, heliport, and also from any position of the manoeuvring area complying with the requirements of the aviation legislation of the Russian Federation.

6.4. Exit of aircraft from Sankt-Peterburg/Pulkovo CTR shall be carried out along the track assigned by ATS unit.

6.5. A change of pressure scale of barometric altimeter to the minimum pressure set to sea level (QNH) shall be carried out during the aircraft exit from Sankt-Peterburg/Pulkovo CTR.

6.6. A change of pressure scale of barometric altimeter from QNH to QFE shall be carried out during the aircraft entry into Sankt-Peterburg/Pulkovo CTR.

6.7. Entry into Sankt-Peterburg/Pulkovo CTR shall be carried out via the fixed points BULIL and NATAB established at CTR boundary unless otherwise instructed by ATS unit.

6.8. The flight crew must establish radio communication with the controller of Pulkovo-Tower 1 (Pulkovo-Tower 2) not later than crossing CTR boundary.

6.9. On arrival to Sankt-Peterburg/Pulkovo aerodrome the flight crew must listen to the current ATIS information and report its index at first contact with TWR controller on frequency 118.700 (118.100) MHz, call sign Pulkovo-Tower 1 (Pulkovo-Tower 2).

6.10. Unless otherwise instructed by Pulkovo-Tower 1 (Pulkovo-Tower 2) controller, the aircraft must proceed along the shortest distance to the holding fix, after that carry out a right turn before obtaining clearance to leave the holding area.

6.11. If unable to enter Sankt-Peterburg/Pulkovo CTR the aircraft must expect for the entry clearance outside CTR by coordination with the appropriate ATS unit.

6.12. If unable to carry out the approach procedure after the entry into Sankt-Peterburg/Pulkovo CTR, the aircraft can be directed to the north holding area. In this case, unless otherwise instructed, the flight from the point of entry into Sankt-Peterburg/Pulkovo CTR to the holding fix shall be carried out along the shortest route, after that the entry into the holding area shall be carried out at a height coverage from the safe height of the flight up to (450) m, traffic in the holding area is clockwise with a radius of turn 500 m.

6.13. The aeroplanes as well as the helicopters during running landing at Sankt-Peterburg/Pulkovo aerodrome shall carry out landing on RWY 10R/28L and RWY 10L/28R. The helicopters shall carry out landing on RWY 10R/28L and RWY 10L/28R, heliport and also on any position of the manoeuvring area complying with the requirements of the aviation legislation of the Russian Federation.

В случае выполнения вертолетом посадки «посамолетному» экипаж ВС докладывает об этом при первой связи с диспетчером диспетчерского пункта Вышка 1 (Вышка 2) при входе в диспетчерскую зону аэродрома Санкт-Петербург (Пулково).

6.14. Уход на второй круг при полете по ПВП.

Если не поступило иных указаний органа ОВД, в случае ухода на второй круг при заходе на ИВПП 10L/28R полет осуществляется в зону ожидания «Северная».

7. Радиолокационные процедуры

Радиолокационное векторение применяется для обеспечения установленных интервалов эшелонирования между ВС, регулирования очередности захода на посадку, ускорения потока ВС и минимизации времени нахождения ВС в зоне узлового диспетчерского района. Векторение в узловом диспетчерском районе разрешается на эшелонах (высотах) не ниже минимальных. При векторении в радиусе 46 км от DME SPB органом ОВД могут быть назначены высоты (900) м, (800) м, (700) м, (600) м.

8. Особенности выполнения полетов в условиях ограниченной видимости (LVP).

8.1. Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости вводятся в действие фразой «Применяются процедуры ограниченной видимости», включаемой в информацию АТИС или переданной по каналам связи с органом ОВД.

8.2. Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости применяются при видимости на ИВПП 1000 м и менее и (или) ВНГО (вертикальной видимости) 80 м и менее, а также по указанию РП АКДП.

8.3. Процедуры применяются в целях:

- предотвращения столкновений ВС в условиях ограниченной видимости;
- защиты критических зон курсового и глиссадного маяков при выполнении полетов по категоризованным метеоминимумам (CAT I, II, IIIA ИКАО).

8.4. Экипажи прибывающих ВС должны докладывать о производстве посадки, освобождении ИВПП, в том числе об освобождении ИВПП после пересечения при рулении.

8.5. При выходе на площадь маневрирования экипажу ВС указывается номер в очереди на взлет.

8.6. Без дополнительных указаний ВС не разрешается ожидать в месте, находящемся ближе к ИВПП, чем граница места ожидания у ИВПП, являющаяся границей критической зоны ILS.

8.7. Наблюдение за видимостью на ИВПП (RVR) производится в точке приземления, средней точке и дальнем конце ИВПП.

При значении видимости на ИВПП во всех точках наблюдения не менее 550 м экипажу ВС передается только значение видимости на ИВПП в точке приземления, при этом наименование точки наблюдения не указывается (например, «видимость на полосе 800»).

При значении видимости на ИВПП хотя бы в одной из точек наблюдения менее 550 м экипажу ВС передается три значения RVR в последовательности: точка приземления, средняя точка, дальний конец ИВПП (например, «видимость на полосе 800–700–500»).

8.8. Для выполнения захода на посадку

- ИВПП 28L оборудована по категории I ИКАО;

In case of execution of the running landing by a helicopter the flight crew shall report about it at first contact with Pulkovo-Tower 1 (Pulkovo-Tower 2) controller during the entry into Sankt-Peterburg/Pulkovo CTR.

6.14. Missed approach during a VFR flight.

Unless otherwise instructed by ATS unit, in case of a missed approach during RWY 10L/28R approach procedure, the flight shall be carried out to the north holding area.

7. Radar procedures

Radar vectoring shall be applied for the provision of the established intervals of separation between the aircraft, regulation of the approach sequence, speeding-up of the air traffic and minimization of the time of the aircraft being within TMA. Vectoring in TMA is allowed at flight levels (heights) not below the minimum ones. The ATS unit can assign heights (900) m, (800) m, (700) m, (600) m when vectoring within a radius of 46 km from DME SPB.

8. The peculiarities of the Low Visibility Procedures (LVP).

8.1. Low visibility procedures shall be announced as “Low Visibility Procedures in Progress” transmitted on ATIS or via the communication channels with ATS unit.

8.2. Low visibility procedures shall be applied when RVR is 1000 m or less and/or the ceiling (vertical visibility) is 80 m or less and also by the instruction of the Flight Control Officer.

8.3. Low visibility procedures shall be applied for the following purposes:

- to avoid collisions of aircraft in low visibility;
- to protect LOC and GP ILS critical areas when operating flights under the categorized meteorological minima (ICAO CAT I, II, IIIA).

8.4. The flight crews of the arriving aircraft must report the execution of landing, runway vacated including the runway vacated after its crossing during taxiing.

8.5. When entering the manoeuvring area, the flight crew shall be assigned the number in the line for take-off.

8.6. The aircraft are not allowed to hold at the position located closer to the runway than the runway-holding position limit that is the limit of ILS critical area.

8.7. The runway visual range observation (RVR) shall be carried out at touchdown point, mid-point and stop end.

When RVR values are not less than 550 m at all observation points, only RVR value at touchdown point shall be advised to the flight crew, whereas the name of the observation point shall not be indicated (for example, “RVR is 800”).

When RVR value is less than 550 m at least at one of the observation points, three RVR values shall be advised to the flight crew in the following succession: touchdown point, mid-point and stop end (for example, “RVR is 800-700-500”).

8.8. For the execution of the instrument approach procedure:

- RWY 28L is equipped for ICAO CAT I operation;

- ИВПП 10R оборудована по категории I, II ИКАО;
- ИВПП 28R/10L оборудованы по категориям I, II, IIIA ИКАО.

8.9. Выполнение заходов на посадку в условиях ограниченной видимости по категориям I, II, IIIA ИКАО.

Выполнение заходов на посадку по категориям I, II, IIIA вводится при метеоусловиях:

CAT I – менее 80 м x 1000 м (RVR), но не менее, чем 60 м x 550 м (RVR);

CAT II – менее, чем 60 м x 550 м (RVR), но не менее, чем 30 м x 300 м (RVR);

CAT IIIA – менее, чем 30 м x 300 м (RVR), но не менее, чем 15 м x 175 м (RVR).

Экипажам ВС гарантируется, что сигналы курсового и глиссадного радиомаяков полностью защищены от помех при нахождении ВС на конечном участке захода на посадку с момента объявления о введении процедур ограниченной видимости до момента их отмены. Органы ОВД несут ответственность за уведомление экипажей ВС о невозможности соблюдения данных положений.

8.10. Экипажу каждого прибывающего ВС органом ОВД дополнительно должна передаваться следующая информация:

- до выхода на конечный участок схемы захода на посадку – текущие значения дальности видимости и высоты нижней границы (вертикальной видимости) на ИВПП посадки;
- данные об отказах любых компонентов средств для CAT I, II, IIIA.

8.11. При векторении для захода на посадку по ILS ВС должны выводиться на луч курсового радиомаяка не менее, чем за 5 км до входа в глиссаду.

8.12. Защита критических зон ILS:

Критические зоны ILS должны быть свободны от других ВС и транспортных средств:

- перед прибывающим ВС с момента выхода на конечный участок захода на посадку по приборам и до полного окончания пробега при посадке;
- перед вылетающим ВС с момента начала разбега и до момента, когда ВС окажется в воздухе.

8.13. Маршруты руления на взлет и после посадки на ИВПП 10L/28R по категории III ИКАО.

Посадка.

После посадки в условиях ограниченной видимости на ИВПП 10L/28R экипаж ВС обязан доложить диспетчеру Вышки о производстве посадки, освобождении ИВПП и критической зоны ILS после проруливания крайнего желтого огня осевой линии РД с чередующимися зелено-желтыми огнями.

Экипаж освобождает ИВПП 10L:

- по РД В2 или по РД В1 на перрон 3;
- по РД В на перрон 1.

Прибывшее ВС встречается машиной сопровождения:

- после проруливания крайнего желтого огня осевой линии РД с чередующимися зелено-желтыми огнями.

Экипаж освобождает ИВПП 28R:

- по РД В и далее следует по РД В5 на перрон 1;
- по РД В и РД В1 на перрон 3.

Прибывшее ВС встречается машиной сопровождения на РД В после проруливания крайнего желтого огня осевой линии РД с чередующимися зелено-желтыми огнями.

Экипаж освобождает ИВПП 28R:

- по РД В и далее следует по РД В5 на перрон 1;
- по РД В и РД В1 на перрон 3.

Прибывшее ВС встречается машиной сопровождения на РД В после проруливания крайнего желтого огня осевой линии РД с чередующимися зелено-желтыми огнями.

- RWY 10R is equipped for ICAO CAT I, II operation;
- RWY 28R/10L is equipped for ICAO CAT I, II, IIIA operations.

8.9. The execution of the instrument approach procedures under low visibility conditions according to ICAO CAT I, II, IIIA.

ICAO CAT I, II, IIIA operations shall be carried out under the following meteorological conditions:

CAT I – DH is less than 80m, but not less than 60m RVR is less than 1000m, but not less than 550m;

CAT II – DH is less than 60m, but not less than 30m RVR is less than 550m, but not less than 300m;

CAT IIIA – DH is less than 30m, but not less than 15m RVR is less than 300m, but not less than 175m.

The flight crews are guaranteed that the LOC and GP signals are completely protected from interference when the aircraft is on the final approach segment from the moment of announcement of LVP in progress till the moment of LVP cancellation. The ATS units are responsible for notification of the flight crews about impossibility to adhere to these provisions.

8.10. The following information shall be additionally advised by ATS unit to the flight crew of each arriving aircraft:

- before joining the final approach segment – the current values of RVR and ceiling (vertical visibility) for the runway of landing;
- the information about failures of any components of the facilities for CAT I, II, IIIA operations.

8.11. During vectoring for ILS approach the aircraft shall be vectored to intercept the localizer beam at least at 5 km before the glide slope interception.

8.12. Protection of ILS critical areas.

ILS critical areas must be cleared from other aircraft and transport vehicles:

- before the arriving aircraft from the moment of joining the final approach segment till the complete end of the landing run;
- before the departing aircraft from the moment of the run start till the aircraft is airborne.

8.13. Taxi routes for take-off and after landing from/on RWY 10L/28R under ICAO CAT III.

Landing.

After landing on RWY 10L/28R in low visibility conditions the flight crew must report TWR controller about the execution of landing, runway vacation and the vacation of ILS critical area after passing the last yellow light of the taxiway centre line alternating green and yellow lights.

The flight crew shall vacate RWY 10L as follows:

- along TWY B2 or along TWY B1 to apron 3;
- along TWY B to apron 1.

The arrived aircraft shall be met by a "Follow-me" vehicle:

- after passing the last yellow light of the taxiway centre line alternating green and yellow lights.

The flight crew shall vacate RWY 28R as follows:

- along TWY B and then taxi along TWY B5 to apron 1;
- along TWY B and TWY B1 to apron 3.

The arrived aircraft shall be met by a "Follow-me" vehicle on TWY B after passing the last yellow light of the taxiway centre line alternating green and yellow lights.

Примечание:

ВС, прибывающие на перрон 3, обязаны запросить разрешение на пересечение ИВПП 10L/28R у диспетчера Вышки перед линией стоп-огней красного цвета с указателем «28R CAT III» и установленной дневной маркировкой РД В. Пересекать ИВПП при рулении без разрешения диспетчера Вышки **запрещается**. Освобождение ИВПП доложить диспетчеру Вышки.

Вылет.

Руление по перрону и по РД осуществляется только за машиной сопровождения.

После прохождения линии стоп-огней красного цвета машина сопровождения с разрешения диспетчера Вышки производит осмотр ИВПП с целью исключения на ней посторонних предметов.

Руление ВС для взлета с ИВПП 10L:

– с перрона 1 осуществляется с разрешения диспетчера Руления за машиной сопровождения до РД В5. По команде диспетчера Руления экипаж ВС переходит на связь с диспетчером Вышки и продолжает руление до линии стоп-огней красного цвета с указателем «10L»;

– с перрона 3 осуществляется с разрешения диспетчера Руления за машиной сопровождения на РД В1 для пересечения ИВПП 10L/28R. По команде диспетчера Руления экипаж ВС переходит на связь с диспетчером Вышки для пересечения ИВПП.

Освобождение ИВПП экипаж ВС докладывает диспетчеру Вышки и по его команде переходит на связь с диспетчером Руления для продолжения руления за машиной сопровождения по РД В до РД В5. По команде диспетчера Руления экипаж ВС переходит на связь с диспетчером Вышки и продолжает руление до линии стоп-огней красного цвета с указателем «10L».

Руление ВС для взлета с ИВПП 28R:

– с перрона 1 осуществляется с разрешения диспетчера Руления за машиной сопровождения до РД В5 и далее вправо по РД В до линии стоп-огней красного цвета с указателем «28R CAT III». По команде диспетчера Руления экипаж ВС переходит на связь с диспетчером Вышки;

– с перрона 3 осуществляется с разрешения диспетчера Руления за машиной сопровождения до РД В1 до линии стоп-огней красного цвета с указателем «28R». По команде диспетчера Руления экипаж ВС переходит на связь с диспетчером Вышки.

Примечание:

При нахождении ВС на конечном этапе захода на посадку вылетающее ВС ожидает разрешение на исполнительный старт перед линией стоп-огней красного цвета с указателем «28R CAT III». В случае отсутствия ВС на конечном этапе захода на посадку вылетающее ВС ожидает разрешения на исполнительный старт перед линией стоп-огней красного цвета с указателем «28R».

8.14. Процедуры управления наземным движением.

Контроль за движением ВС на перроне с момента выруливания с МС при вылете и до начала заруливания на МС при прилете осуществляет специалист, находящийся в машине сопровождения и осуществляющий лидирование ВС.

8.15. Отмена процедур ограниченной видимости

При выпуске регулярной метеосводки со значением видимости на полосе более 1000 м и НГО более 80 м РП АҚДП принимает решение об отмене процедур ограниченной видимости.

Note:

Aircraft taxiing to apron 3 must request a permission to cross RWY 10L/28R from TWR controller before the red stop bar with “28R CAT III” sign and the established day marking of TWY B. It is **prohibited** to cross the runway during taxiing without TWR controller’s permission. Runway vacaton shall be reported to TWR controller.

Departure.

Taxiing on the apron and along the taxiways shall be carried out only after the “Follow-me” vehicle.

After passing the red stop bar, the “Follow-me” vehicle shall perform the inspection of the runway, by the permission of TWR controller, for the purpose of excluding the presence of unauthorized objects on it.

Taxiing of aircraft for take-off from RWY 10L:

– shall be carried out from apron 1 by the permission of GND controller after the “Follow-me” vehicle to TWY B5. The flight crew shall changeover to TWR controller by the instruction of GND controller and continue taxiing to red stop bar with “10L” sign;

– shall be carried out from apron 3 by the permission of GND controller after the “Follow-me” vehicle onto TWY B1 for crossing RWY 10L/28R. The flight crew shall changeover to TWR controller by the instruction of GND controller for crossing the runway.

The flight crew shall report the vacaton of the runway to TWR controller and, by his instruction, changeover to GND controller to continue taxiing after the “Follow-me” vehicle along TWY B to TWY B5. By the instruction of GND controller, the flight crew shall changeover to TWR controller and continue taxiing to red stop bar with “10L” sign.

Taxiing of aircraft for take-off from RWY 28R:

– shall be carried out from apron 1 by the permission of GND controller after the “Follow-me” vehicle to TWY B5 and then to the right along TWY B to red stop bar with “28R CAT III” sign. The flight crew shall changeover to TWR controller by the instruction of GND controller;

– shall be carried out from apron 3 by the permission of GND controller after the “Follow-me” vehicle to TWY B1 to red stop bar with “28R” sign. The flight crew shall changeover to TWR controller by the instruction of GND controller.

Note:

If there is an aircraft on the final approach, the departing aircraft shall wait for the line-up clearance at red stop bar with “28R CAT III” sign. If there is no aircraft on the final approach, the departing aircraft shall wait for the line-up clearance at red stop bar with “28R” sign.

8.14. Ground movement control procedure.

The control over the aircraft movement on the apron from the moment of taxiing out of the stand during departure and before the beginning of taxiing into the stand during arrival is carried out by a specialist who is in the “Follow-me” vehicle and who performs the aircraft escorting.

8.15. The cancellation of Low Visibility Procedures.

When issuing METAR with RVR value of more than 1000 m and ceiling of more than 80 m, a Flight Control Officer shall take a decision to cancel the Low Visibility Procedures.

9. Аварийный слив топлива.

По экологическим соображениям слив топлива производится только в экстренных ситуациях, не допускающих уменьшение посадочной массы путем выработки топлива. ВС следует на OKUDI с МПУ=129° на FL100–FL150. Рубеж начала слива топлива D=85.6 км от DME SPB. Одновременно выполняется разворот влево на GONBI для контроля шлейфа. Далее выполняется левый разворот для выхода на R=101° DVOR SPB. Слив топлива должен быть завершен до D=60.9 км от DME SPB, если посадочная масса не уменьшена до допустимого значения до прохождения D=60.9 км от DME SPB. ВС выполняет левый разворот на OKUDI и продолжает процедуру.

Примечание:

Если выдерживание маршрута не представляется возможным, экипаж должен запросить векторение.

10. Потеря радиосвязи.

10.1 При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал «Бедствие» и при наличии отечника ВОРЛ установить на нем код 7600;
- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя ВЧ-канал 4.672 МГц, аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими воздушными судами и пунктами ОВД;
- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;
- прослушивать на частоте ДПРМ и DVOR информацию и указания органа ОВД;
- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме Санкт-Петербург (Пулково) уйти на запасной аэродром.

10.2. Потеря радиосвязи при полетах по ППП.

Для снижения и захода на посадку при потере радиосвязи установлены зоны:

- для ИВПП 28R - стандартная зона ожидания типа «ипподром» над ДПРМ PL, МПУ линии приближения 277°, развороты **левые**, минимальная высота (900)м;
- для ИВПП 28L - стандартная зона ожидания типа «ипподром» над ДПРМ PO, МПУ линии приближения 277°, развороты **левые**, минимальная высота (900)м;
- для ИВПП 10R - стандартная зона ожидания типа «ипподром» над ДПРМ PK, МПУ линии приближения 097°, развороты **правые**, минимальная высота (900)м;
- для ВПП 10L - стандартная зона ожидания типа «ипподром» над ДПРМ PU, МПУ линии приближения 097°, развороты **правые**, минимальная высота (900)м.

10.2.1. Прибытие.

Если органом ОВД был назначен стандартный маршрут прибытия, ВС следует по назначенному стандартному маршруту прибытия на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне, снижение производится после пролета ДПРМ выбранной ИВПП согласно информации п. 11.2.

9. Fuel dumping.

Due to ecological reasons, fuel dumping shall be carried out only in cases of emergency not permitting the reduction of landing mass by means of fuel use. The aircraft shall proceed to OKUDI on track 129° MAG at FL100-FL150. The limit of fuel dumping start is D85.6 km DME SPB. At the same time the aircraft shall turn left to GONBI to control the tail of fuel dumping. Then turn left onto R101° MAG DVOR SPB. Fuel dumping must be completed before D60.9 km DME SPB. If landing mass is not reduced to the allowed value before passing D60.9 km DME SPB, the aircraft shall turn left to OKUDI and continue the procedure.

Note:

If unable to maintain the route, the flight crew must request for vectoring.

10. Radio communication failure.

10.1 In case of radio communication failure the flight crew shall:

- switch on a distress signal "MAYDAY" and set code 7600 on SSR transponder;
- take measures to re-establish the lost radio communication using VH frequency 4.672 MHz, emergency frequency 121.500 MHz, communication with other aircraft and ATS units;
- carry out approach in accordance with the procedures established for radio communication failure;
- monitor LOM and DVOR frequencies for ATC instructions and information;
- proceed to the alternate aerodrome in case of unsuitable meteorological conditions at Sankt-Peterburg (Pulkovo) aerodrome.

10.2. Radio communication failure during IFR flights.

The following holding areas are established for descent and approach in case of radio communication failure:

- for RWY 28R - standard racetrack holding pattern over LOM PL, inbound leg track 277° MAG, **left** turns, the minimum height (900)m;
- for RWY 28L - standard racetrack holding pattern over LOM PO, inbound leg track 277° MAG, **left** turns, the minimum height (900)m;
- for RWY 10R - standard racetrack holding pattern over LOM PK, inbound leg track 097° MAG, **right** turns, the minimum height (900)m;
- for RWY 10L - standard racetrack holding pattern over LOM PU, inbound leg track 097° MAG, **right** turns, the minimum height (900)m.

10.2.1. Arrival.

If an ATS unit has assigned STAR route, the aircraft shall proceed along the assigned STAR route at flight level last assigned by the controller and confirmed by the flight crew; descent shall be carried out after passing LOM of the chosen runway according to para 11.2.

Если стандартный маршрут прибытия не был назначен или потеря радиосвязи произошла в процессе радиолокационного векторения, то ВС выходит по кратчайшему расстоянию на ДПРМ рабочей ИВПП на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне. Снижение производится после пролета ДПРМ согласно п. 11.2.

Примечание:

1. Прослушиванием КРМ экипаж должен убедиться в том, что выбранная ИВПП является рабочей. Курсовые маяки других ИВПП должны быть выключены на время захода на посадку ВС, потерявшего радиосвязь.

2. При необходимости экипажу рекомендуется выполнить низкий проход над ИВПП, а затем выполнить повторный заход и произвести посадку. Наземными службами будут поданы визуальные сигналы в том случае, если посадка на данную ИВПП невозможна.

10.2.2. Вылет.

При двусторонней потере радиосвязи после взлета воздушное судно набирает эшелон в соответствии с условиями выхода. Если величина первоначального набора была задана ниже эшелона перехода, воздушное судно набирает эшелон перехода.

При решении КВС следовать на аэродром назначения воздушное судно в течение 5 минут следует на заданном в условиях выхода или последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем воздушного судна эшелоне (в зависимости от того, что выше), затем набирает крейсерский эшелон в соответствии с планом полета.

При решении КВС произвести посадку на аэродроме Санкт-Петербург (Пулково) воздушное судно выходит по кратчайшему расстоянию на ДПРМ рабочей ИВПП на заданном в условиях выхода или последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне, после пролета ДПРМ снижается по схеме ипподром согласно п. 11.2. до высоты (900) м и выполняет заход на посадку по РМС/ОСП.

10.3 Потеря радиосвязи при полетах по ПВП.

При полетах в северных направлениях (R277°–R097° DVOR SPB) ВС входит в зону ожидания «Северная».

В течение 5 минут ВС выполняет полет в зоне ожидания, после чего входит в аэродромный круг полетов и производит посадку.

11. Полетно-информационное ОВД.

Метеорологические условия на аэродроме Санкт-Петербург (Пулково) включаются в сообщение ATIS.

Сведения об изменениях видимости (видимости на ИВПП) и/или ВНГО (вертикальной видимости) передаются летному экипажу воздушного судна органом ОВД (до включения этой информации в сообщение ATIS) в случаях, если

- метеорологическая видимость достигает или переходит через значения 600 м (при сильном дожде), 2000 м;

- видимость на ИВПП достигает или переходит через значения 150 м, 200 м, 350 м, 550 м, 800 м, 1000 м;

- ВНГО (вертикальная видимость) достигает или переходит через значения 30 м, 60 м, 80 м, 150 м, 200 м.

Информация о видимости на ИВПП (RVR) включается в сообщение ATIS и передается летному экипажу органом ОВД в следующем порядке:

If STAR route has not been assigned and radio communication failure has taken place in the process of radar vectoring, the aircraft shall proceed to LOM of the runway-in-use along the shortest distance at flight level last assigned by the controller and confirmed by the flight crew. Descent shall be carried out after passing LOM according to para 11.2.

Notes:

1. By monitoring of localizer the pilot shall assure that the chosen RWY is the runway-in-use. Localizers of other runways shall be switched off for the time of approach of the aircraft with radio communication failure.

2. If necessary the flight crew is recommended to carry out a low pass over the RWY and then carry out repeated approach and land. Visual signals shall be shown by ground services in case of landing on the given RWY is impossible.

10.2.2 Departure.

In case of two-way radio communication failure after take-off the aircraft shall climb according to ATC departure clearance. If initial climb clearance has been below TL, the aircraft shall climb to TL.

In case of pilot-in-command's decision to proceed to the destination aerodrome the aircraft shall maintain for 5 min flight level according to departure clearance or last assigned by the controller and acknowledged by the pilot (whichever is higher), then climb to cruising level in accordance with flight plan.

In case of pilot-in-command's decision to land at Sankt-Peterburg (Pulkovo) aerodrome the aircraft shall fly directly to LOM of the runway-in-use at flight level specified in departure clearance or last received from ATC controller and acknowledged by the pilot, after passing LOM descend to height (900) m according to para 11.2 and carry out ILS/2NDB approach.

10.3. Radio communication failure during VFR flights.

During flights in the northern direction (R277° - R097° MAG DVOR SPB) the aircraft shall enter the north holding area.

The aircraft shall fly in the holding area for 5 minutes, after that join the aerodrome traffic circuit and carry out landing.

11. Flight information service.

Meteorological conditions at Sankt-Peterburg/Pulkovo aerodrome are included into ATIS messages.

The information about changes of visibility (runway visual range) and/or ceiling (vertical visibility) shall be transmitted to the flight crew by ATS unit (prior to including this information into ATIS message) in the following cases:

- when meteorological visibility reaches or passes through the value of 600 m (in heavy rain), 2000 m;

- when RVR reaches or passes through the values of 150 m, 200 m, 350 m, 550 m, 800 m, 1000 m;

- when ceiling (vertical visibility) reaches or passes through the values of 30 m, 60 m, 80 m, 150 m, 200 m.

The information about the runway visual range (RVR) shall be included into ATIS message and transmitted to the flight crew by ATS unit as follows:

- при значении RVR менее 550 м хотя бы в одной из точек наблюдения экипажу передается RVR во всех трех точках наблюдения в последовательности: точка приземления, средняя точка, дальний конец ИВПП, при этом наименования точек могут не указываться;

- при значении RVR 550 м и более во всех точках наблюдения экипажу ВС передается RVR только в точке приземления.

- when RVR value is less than 550 m at least at one of the observation points, three RVR values at all three observation points shall be advised to the flight crew in the following succession: touchdown point, mid-point and stop end, whereas the names of the observation points shall not be indicated;

- when RVR value is 550 m or more at all observation points, only RVR value at touchdown point shall be advised to the flight crew.