

УНКЛ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UNKL АД 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УНКЛ
КРАСНОЯРСК/Емельяново
UNKL
KRASNOYARSK/Yemelyanovo

УНКЛ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UNKL АД 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	561023с 0922936в в центре ВПП 11/29 561023N 0922936E in the centre of RWY 11/29
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	27 км СЗ г. Красноярск. 27 km NW of Krasnoyarsk.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	287 м/22°С 287 m/22°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	5°В 5°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «Аэропорт Емельяново», Россия, 663021, Красноярский край, Емельяновский район, аэропорт Красноярск Limited liability company "Yemelyanovo Airport", Krasnoyarsk Airport, Yemelyanovskiy Rayon, Krasnoyarskiy Krai, 663021, Russia Тел./Tel.: (391) 252-60-40 Факс/Fax: (391) 252-60-40 AFTN: УНКЛАПЬЬ / UNKLAPXX
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНКЛ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UNKL АД 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0100-1000 СБ, ВС, празд; не работает MON-FRI: 0100-1000 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	Тм = UTC+8час. LT = UTC+8HR

УНKL АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UNKL AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов до 7 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 7 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8П, СМ-4.5 TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/MS-8P, SM-4.5
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет. AVBL, without limitation.
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Мелкий ремонт в АТБ. Minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УНKL АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UNKL AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта на 102 места, гостиницы в городе. Airport Hotel for 102 beds, city hotels.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется. AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, больницы в г. Красноярске. Aidpost at Airport Terminal, rest room, hospitals in Krasnoyarsk.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются. AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УНKL АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UNKL AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 H24, CAT 8
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	Оборудование для эвакуации ВС типа B737, B747, B757, B767 и их модификаций на АД отсутствует. В случае повреждения ВС оборудование предоставляется авиакомпаниями. There is no equipment for removal of B737, B747, B757, B767 types ACFT and their modifications at AD. Airline company should provide equipment for removal of disabled ACFT.

УНKL АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UNKL 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.

УНКЛ
UNKL

АД 2.8
AD 2.8

ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.
APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Standс: 1-15, 18-44 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 52/R/B/X/T 50-61 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 47/F/C/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: А – 22.5 m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 58/R/B/X/T В, С, D- 22.5 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 70/R/B/X/T
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 NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УНКЛ
UNKL

АД 2.9
AD 2.9

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

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

УНKL АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UNKL AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	* - маркировано * - marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
29/Подх/АРСН 11/Взл/ТКОФ	Лес Forest	305 m	560950.0N 0923212.6E	Рельеф Relief	460 m	562049.7N 0920938.9E	
	Лес Forest	319 m	560935.0N 0923234.3E	Опора ЛЭП Electric pole	483 m	561138.6N 0921203.3E	
	Рельеф Relief	357 m	560821.1N 0923613.8E	Рельеф Relief	550 m	561110.3N 0921128.7E	
	Рельеф Relief	390 m	560748.3N 0923842.7E	Рельеф Relief	503 m	561107.3N 0920344.6E	
11/Подх/АРСН 29/Взл/ТКОФ	Мачта Mast	419 m *	561324.6N 0921633.2E	Рельеф Relief	563 m	561059.7N 0920709.4E	
	Мачта Mast	412 m *	561318.6N 0921859.4E	Рельеф Relief	524 m	561056.6N 0921231.1E	
	Рельеф Relief	355 m	561143.5N 0922304.9E	Рельеф Relief	574 m	561049.9N 0921003.2E	
	Рельеф Relief	335 m	561111.7N 0922535.2E	Антенна Antenna	600 m *	561048.9N 0920810.0E	
	Лес Forest	318 m	561059.2N 0922628.3E				

УНKL АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UNKL AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Красноярск Krasnoyarsk
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Красноярск 12, 24 часа Krasnoyarsk 12, 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 30 мин. TREND 30 min
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация. Briefing, personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус, англ. Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U _{85°-U₂₀} , P _{85°-P₂₀} , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Приемник спутниковой информации об облаках APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Красноярск Подход, Круг, Старт, РДЦ Krasnoyarsk APP, Radar, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УНKL
UNKL

АД 2.12
AD 2.12

ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
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 наи- большее превы- шение зоны приземления ВПП, оборудо- ванных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordi- nates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
11	113°07' 108°	3700x60	PCN 95/R/B/X/T Asphalt-Concrete	561046N 0922757E — —	THR 287.0 m
29	293°07' 288°	3700x60	PCN 95/R/B/X/T Asphalt-Concrete	560959N 0923114E — —	THR 287.0 m
Уклон ВПП и конце- вой полосы тормо- жения	Размеры концевой полосы торможе- ния (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY -SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
- 0.28%	нет/NIL	400x160	4500x300	нет/NIL	Система коор- динат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordi- nate system
- 0.28%	нет/NIL	400x160	4500x300	нет/NIL	Система коор- динат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordi- nate system

УНKL
UNKL

АД 2.13
AD 2.13

ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (m)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (m)	Располагаемая посадочная дис- танция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
11	3700	4100	3700	3700	нет/NIL
29	3700	4100	3700	3700	нет/NIL

УНKL АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UNKL 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
11	HIALS CAT II 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	892m	3700m, 15m 2800m white next 600m red/white last 300m red	3700m, 60m 3100m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
29	HIALS CAT II 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	888m	3700m, 15m 2800m white next 600m red/white last 300m red	3700m, 60m 3100m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УНKL АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UNKL AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД.. Осевые: нет. Edge: all TWY. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 15сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 15sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УНKL АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UNKL AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation	На РД А между РД В и РД С (240м от РД В в сторону РД С) On TWY A between TWY B and TWY C (240m from TWY B towards TWY C) — —
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	285 м 285 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	22.5x60 м, армобетон, PCN 58/R/B/X/T, не маркирован 22.5x60 m, Reinforced Concrete, PCN 58/R/B/X/T, marking-NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	293°/288°, 113°/108°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	В пределах A293°-113° от РД А установлен ограничительный сектор, выход за который при взлёте/посадке запрещён. The limiting sector is established within AZM 293°-113° from TWY A beyond which it is not allowed to fly during take-off and landing.

УНКЛ
UNKL

АД 2.17
AD 2.17

ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	<p>Красноярск Диспетчерская зона / Krasnoyarsk CTR:</p> <p>1. Окружность радиусом 23 км с центром (561018с 0922936в) A circle radius of 23 km centred at (561018N 0922936E)</p> <p>2. 560712N 0931800E, далее по дуге по часовой стрелке радиусом 50км с центром/ then clockwise by arc of a circle radius of 50km centred at (561018N 0922936E) до / to 555813N 0931312E, 560448N 0924944E, далее по дуге против часовой стрелки радиусом 23км с центром / then anti- clockwise by arc of a circle radius of 23km centred at (561018N 0922936E) до / to 560217N 0921224E – 555249N 0915222E, далее по дуге по часовой стрелке радиусом 50км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50km centred at (561018N 0922936E) до / to 562448N 0931100E, 560900N 0930700E – 560712N 0931800E</p> <p>3. 555813N 0931312E, далее по дуге по часовой стрелке радиу- сом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 km centred at (561018N 0922936E) до / to 555249N 0915222E, 560217N 0921224E далее по дуге против часовой стрелки радиусом 23 км с центром / then anticlockwise by arc of a circle radius of 23 km centred at (561018N 0922936E) до / to 560448N 0924944E – 555813N 0931312E</p> <p>Красноярск Диспетчерский район / Krasnoyarsk CTA: 570242N 0924200E – 565402N 0930959E – 564409N 0933308E – 563700N 0933448E – 562448N 0931100E – 560900N 0930700E – 560712N 0931800E – 560000N 0940000E – 555200N 0934500E – 554930N 0932900E – 552056N 0925929E – 552302N 0922759E – 552502N 0913259E – 553102N 0910659E – 555902N 0911359E – 561702N 0910759E – 564502N 0914259E – 570218N 0921700E – 570242N 0924200E</p>
2.	Вертикальные границы Vertical limits	<p>Красноярск Диспетчерская зона – от земли до FL070</p> <p>1. Krasnoyarsk CTR: GND – FL070</p> <p>2. 300 AGL – FL070</p> <p>3. 700 AGL – FL070</p> <p>Красноярск Диспетчерский район / Krasnoyarsk CTA: FL070 – FL190</p>
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	<p>Класс C</p> <p>Class C</p>
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign, language(s)	<p>Красноярск – Подход рус., англ.</p> <p>Krasnoyarsk – Approach RUS, ENG</p>
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	<p>–/(1100) м</p> <p>–/(1100) m</p>
6.	Примечания Remarks	<p>Система координат ПЗ-90.02</p> <p>PZ-90.02 coordinate system</p>

УНКЛ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UNKL 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 ATS units		121.500	H24	Emergency FREQ
		129.000	H24	Reserve FREQ
		124.000	H24	Reserve FREQ
Подход APP	Красноярск-Подход Krasnoyarsk-Approach	127.700	к/с H24	нет NIL
Старт TWR	Красноярск-Старт Krasnoyarsk-Start	118.300	к/с H24	Дополнительно выполняет функции Посадки Additionally serves as TOWER
Руление GND	Красноярск-Руление Krasnoyarsk-Taxiing	121.900	к/с H24	нет NIL
Круг Radar	Красноярск-Круг Krasnoyarsk-Krug	122.000	к/с H24	нет NIL
Посадка TWR	Красноярск-Посадка Krasnoyarsk-Tower	118.300	к/с H24	нет NIL
Транзит Transit	Красноярск- Транзит Krasnoyarsk- Transit	131.900	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Красноярск- АТИС Krasnoyarsk-ATIS	126.800	к/с H24	На русском, английском RUS, ENG
Перрон Apron	Красноярск–Земля Krasnoyarsk-Ground	118.700	к/с H24	Связь с инженерно-тех- ническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel du- ring start-up and towing

УНКЛ
UNKL

АД 2.19
AD 2.19

РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
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
VORDME (5°B/–) (5°E/–)	KPC KRS	113.2	к/с H24	561014N 0923030E	294.2 m	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
KPM 11 ИЛС кат 2 (5°B/–) LOC 11 ILS CAT II (5°E/–)	ИАЙ IAJ	110.5	к/с H24	560952N 0923146E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 11 GP 11		329.6	к/с H24	561037N 0922814E		3°00' RDH 16.95m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 11 DME 11	ИАЙ IAJ	CH 42X	к/с H24	561037N 0922814E		382m from THR11 to ARP 150m to the right of RWY CL Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 11 LOM 11	АЙ AJ	334	к/с H24	561136N 0922426E		108°MAG/4.0km to RWY11 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 11 LMM 11	A A	685	к/с H24	561100N 0922656E		108°MAG/1.14km to RWY11 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
KPM 29 ИЛС кат 2 (5°B/–) LOC 29 ILS CAT II (5°E/–)	ИБК IBK	111.7	к/с H24	561100N 0922657E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 29 GP 29		333.5	к/с H24	560959N 0923052E		3°00' RDH 16.2m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 29 DME 29	ИБК IBK	CH 54X	к/с H24	560959N 0923052E		345m from THR29 to ARP 150m to the left of RWY CL Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 29 LOM 29	БК BK	334	к/с H24	560906N 0923503E		288°MAG/4.3km to RWY29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 29 LMM 29	Б B	685	к/с H24	560948N 0923202E		288°MAG/0.9km to RWY29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРС (Усть-Мана) NDB (Ust-Mana)	УЙ UJ	662		555651N 0922918E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке.

Руление (буксировка) производится по указанию диспетчера Руления. Скорость руления выбирается командиром ВС (КВС) в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной руководством по летной эксплуатации ВС (РЛЭ). Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, а за безопасность руления – лицо, руководящее рулением на участке ответственности.

Выруливание (буксировку) с МС и встречу ВС после посадки на МС обеспечивает технический персонал. Места запуска, прогрева и опробования двигателей указываются диспетчером.

Запуск двигателей ВС осуществляется на МС, перроне, РД по указанию диспетчера руления.

Связь экипажа с лицом, осуществляющим буксировку ВС (запуск двигателей), производится на частоте 118.700МГц. Позывной «Красноярск-Земля».

На МС перрона 9-15, 18, 19, 37, 38 запуск двигателей запрещен.

На МС 1, 2, 24-35 запуск и выруливание ВС разрешаются при условии, что режим двигателей не выше 0.4 номинала.

На МС 3–8 разрешен запуск двигателей и руление на тяге собственных двигателей ВС 3 и 4 класса.

Экипаж ВС до занятия ВПП сообщает диспетчеру старта о необходимом времени для подготовки к взлету.

Ограничения на перроне.

1. При заруливании ВС Ил-96-300, Ил-96-400, B747-200/300/400 влево от МР Т2 к МС 35, МС 34 должна быть свободна от ВС.

2. Руление и буксировка на и от литерной стоянки LA по МР Т3 для ВС Ил-96-300, Ил-96-400, B767-400 – запрещены.

3. МС 37, 38 пригодны для ВС B747-400 и классом ниже. Заруливание ВС на МС только буксировкой.

4. Руление ВС B747-200/300/400/8/8F и ВС B777-200/300 на тяге собственных двигателей по перрону разрешено без ограничений только на участке от РД В до траверза МС 45.

5. Руление ВС B747-200/300/400 и B777-200/300 на тяге собственных двигателей по маршруту руления от МС 24 до МС 35 разрешается только за машиной сопровождения.

6. Руление ВС Ан-124 по перрону запрещено, руление только по РД А от РД С и по МР Т1 от РД С до РД Д.

7. МС 39, 40, 45 пригодны для ВС B747-8/8F, B777-200/300.

8. Руление ВС B747-8/8F по МР Т2, МР Т3 и маршруту руления от МС 24 до МС 35 – ЗАПРЕЩЕНО.

9. Руление ВС B777-200/300 по МР Т3 – ЗАПРЕЩЕНО.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and towing by special tow tractors. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the established marking.

Taxiing (towing) shall be carried out by GND controller's instruction. The speed of taxiing shall be chosen by a pilot-in-command depending on condition of TWY, presence of obstacles, aircraft mass, wind mode and visibility conditions. In all cases the speed of taxiing shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual. The responsibility for the observance of taxiing rules shall rest with the pilot-in-command, and for taxiing safety – a person guiding taxiing on the segment assigned to him.

Taxiing (towing) out of the stands and meeting the aircraft at the stand after landing shall be provided by marshaller. Engines start-up, warm-up and run-up points shall be indicated by the controller.

Engines start-up shall be carried out on the stand, apron, TWY by the instruction of GND controller.

Communication between a flight crew and a person, carrying out the aircraft towing (engines start-up) shall be maintained on frequency 118.700MHz, call sign "Krasnoyarsk-Ground".

Engines start-up on stands 9-15, 18, 19, 37, 38 is prohibited.

Engines start-up and taxiing out of stands 1, 2, 24-35 are allowed on condition that the engines power is not above 0.4 of the rated power.

Stands 3-8 are AVBL for engines start-up and taxiing under own engines power of class 3 and 4 ACFT.

Prior to runway occupation the flight crew shall advise TWR controller about the time required for the preparation for take-off.

Restrictions on the apron.

1. During taxiing of Ил-96-300, Ил-96-400, B747-200/300/400 ACFT to the left of Taxi Route T2 to aircraft stand 35, stand 34 must be vacant.

2. Taxiing and towing of Ил-96-300, Ил-96-400, B767-400 ACFT into/out of stand LA (for VIP flights) along Taxi Route T3 are prohibited.

3. Stands 37, 38 are AVBL for B747-400 and class below ACFT. Taxiing of ACFT into the stands shall be carried out only by towing.

4. Taxiing of B747-200/300/400/8/8F and B777-200/300 ACFT under own engines power along the apron is allowed without restrictions only from TWY B to abeam of stand 45.

5. Taxiing of B747-200/300/400 and B777-200/300 ACFT under own engines power along the taxi route from stand 24 to stand 35 is allowed only after the "Follow-me" vehicle.

6. Taxiing of An-124 ACFT along the apron is prohibited, taxiing shall be carried out only along TWY A from TWY C and along Taxi Route T1 from TWY C to TWY D.

7. Stands 39, 40, 45 are AVBL for B747-8/8F, B777-200/300 ACFT.

8. Taxiing of B747-8/8F ACFT along Taxi Route T2, Taxi Route T3 and along the Taxi Route from stand 24 to stand 35 is prohibited.

9. Taxiing of B777-200/300 ACFT along Taxi Route T3 is prohibited.

10. Процедура установки ВС B747-200/300/400/8/8F и ВС B777-200/300 на МС 45: после освобождения РД В движение ВС направо, остановка напротив МС 18, 19 (при этом МС 18, 19, 24 должны быть свободны от ВС), далее установка ВС производится буксировкой.

11. Аэродром обеспечивает прием и выпуск ВС:

- B777-200ER с ограничением среднегодовой интенсивности полетов 2 самолетовылета в сутки;
- B777-300ER – 1 самолетовылет в сутки и максимальным весом 299.4т.

Для ВС B777-200/300 используются МС 39, 40, 45.

УНKL АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Указанные приемы разделены на две части:

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

Часть I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

Общие положения.

1. Применение экипажами режимов полета согласно РЛЭ.
2. Обеспечение органами ОВД пролета ВС над городом на возможно больших эшелонах.

Ограничения.

Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра до 5 м/сек разрешается производить при следующих условиях:

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

Специальные процедуры взлета.

Специальные процедуры взлета отсутствуют.

Часть II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

Общие положения.

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку отсутствуют.

УНKL АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения.

Полеты в районе аэродрома Красноярск производятся по ППП и ПВП.

Процедуры полетов по ППП в районе аэродрома

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

10. Parking procedure of B747-200/300/400/8/8F and B777-200/300 ACFT onto stand 45: after vacation of TWY B move to the right, stop opposite stands 18, 19 (stands 18, 19, 24 must be vacant), then ACFT parking onto the stand shall be carried out by towing.

11. The aerodrome provides the arrival and departure of aircraft as follows:

- B777-200ER ACFT with restriction of the average annual intensity of flights of 2 departures per 24 hours;
- B777-300ER – 1 departure per 24 hours and a maximum weight of 299.4 tons.

Stands 39, 40, 45 are AVBL for B777-200/300 ACFT.

UNKL AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are divided into two parts:

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

Part I

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE

General provisions.

1. Flight modes shall be applied by the crews according to the Aeroplane Flight Manual.
2. Aircraft overflying the city at possible higher levels shall be provided by ATS units.

Restrictions.

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

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

Special take-off procedures.

Special take-off procedures are not applied.

Part II

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE

General provisions.

Noise abatement procedures during approach phase are not applied.

UNKL AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General provisions.

Flights in Krasnoyarsk CTA shall be carried out according to IFR and VFR.

IFR flight procedures within CTA.

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

При необходимости прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания.

В целях регулирования интервалов между ВС, диспетчер Круга может задавать поступательные и/или вертикальные скорости в допустимых пределах РЛЭ для данного ВС, применяя метод «Векторения» (обеспечение навигационного наведения ВС посредством указания определенных курсов на основе использования систем наблюдения ОВД). В случае радиолокационного векторения для захода на посадку, диспетчером ОВД будет задана серия курсов для вывода ВС на конечный участок схемы захода на посадку. Последний заданный курс выведет ВС на конечный участок схемы захода на посадку под углом не более 45° и, как минимум, за 3-5 км до ТВГ на высоте, обеспечивающей вход в глиссаду.

Во всех случаях векторение должно заканчиваться к моменту выхода ВС в точку начала снижения для входа в глиссаду. После ухода ВС с последнего заданного курса экипаж принимает на себя ответственность за навигацию.

Задаваемые диспетчером ОВД эшелоны (высоты) при радиолокационном наведении (векторении) должны быть не менее МБВ в данном секторе района аэродрома.

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

Радиолокационные процедуры в районе аэродрома.

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

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по АС УВД.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

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

Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.1 п. 5 настоящего AIP.

The responsibility for providing the established intervals between the aircraft and assignment of safe flight level is placed on ATS units. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

When it is necessary arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas.

For the purpose of regulation of intervals between the aircraft, the Radar controller can assign forward and/or vertical speeds within the limits acceptable for this aircraft, using the method of vectoring (provision of the navigation vectoring of the aircraft by means of assigning concrete tracks on the basis of using the ATS air surveillance systems). In case of radar vectoring for the approach, a series of tracks shall be assigned by ATS controller for vectoring the aircraft onto the final approach track. The last assigned track shall vector the aircraft onto the final approach segment at an angle of not more than 45° and at least at 3-5 km before the glide path intercept point at a height providing the glide path interception.

In all cases vectoring shall be completed by the moment of aircraft passing the point of commencing a descent for intercepting the glide path. After leaving the last assigned track the flight crew shall take the responsibility for navigation.

Flight levels (heights), assigned by ATC controller during radar vectoring, shall not be less than MSH (minimum sector height) in the given sector of CTA.

A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by a controller's clearance. It is prohibited to the controller to force the pilot-in-command to carry out VFR flights without pilot's agreement.

Radar procedures within CTA.

Radar vectoring in CTA shall be executed by ATS unit which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the controllers of ATS units give instructions to reach definite flight levels (heights) and also set courses to the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account the aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights in the CTA is provided by ATC automated system.

Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures are not applied.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.1 para 5 of the present AIP.

Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома

При полетах по ПВП в пределах района аэродрома необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД (диспетчера АДЦ «Красноярск-Круг»);
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- выполнять команды диспетчеров УВД. Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

- предоставляется план полета с заполненными пунктами 7-18 и с указанием целей полета;
- разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом воздушного судна в диспетчерский район;
- сообщение о местонахождении представляется в соответствии с пунктом 3.6.3 Приложения 2 ICAO;
- отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;
- полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам;
- на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь;
- воздушное судно оборудовано ответчиком ВОРЛ с 4096 кодами в режиме A/3.

Примечание. Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП.

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

**УНKL AD 2.23 ПРОЦЕДУРЫ В УСЛОВИЯХ
ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ (LVP)****Общие положения.**

Для полетов по категории II допущены ВПП 29 и ВПП 11. Для выполнения полетов по этой категории эксплуатанту, экипажу и ВС требуется специальное разрешение (допуск).

Орган ОВД обеспечивает включение сообщения в передаваемую информацию АТИС или сообщает экипажу ВС: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*».

После посадки экипаж ВС выбирает ближайшую удобную РД для освобождения ВПП или действует по указанию диспетчера «Красноярск-Руление».

Для обеспечения точности сигнала ILS, на конечном этапе захода на посадку между ВС используется интервал не менее 15 км.

ВС выводятся диспетчером «Красноярск-Круг» в створ ВПП на расстоянии не менее 15 км от торца ВПП.

Разрешение на посадку экипажу ВС должно быть выдано диспетчером «Красноярск-Посадка» при нахождении ВС на расстоянии не менее 4 км от торца ВПП.

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

VFR flight procedures within CTA.

During VFR flights within CTA it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have a clearance of appropriate ATS unit ("Krasnoyarsk-Krug" controller);
- to report position if required;
- to carry out the instructions of ATC controllers. If flight conditions permit, the clearance of ATS unit for VFR flights shall be issued under the following conditions:
- the flight plan containing items 7 to 18 filled in and indicating the purpose of the flight shall be submitted;
- ATS unit clearance shall be obtained immediately before the aircraft enters CTA;
- position reports shall be submitted in accordance with para 3.6.3 of ICAO Annex 2;
- deviations from ATS unit clearance may only be made when prior permission for these deviations has been obtained;
- the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground, otherwise the flight can be conducted in accordance with IFR;
- two-way radio communication shall be maintained on the established frequency;
- aircraft shall be equipped with SSR transponder with 4096 codes, in mode A/3.

Note. ATS unit clearance is intended only to provide separation between IFR and VFR flights.

A pilot-in-command must follow VFR and timely report ATS unit (flight management unit) the necessity of changing to IFR flight.

UNKL AD 2.23 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**General.**

RWY 29 and RWY 11 are approved for CAT II flight operations. Special permission (approval) is required for the operator, the flight crew and the aircraft for carrying out CAT II flight operations.

ATS unit shall include the following message into the transmitted ATIS information or advise the flight crew: "*Low visibility procedures are in progress, check your minima*".

After landing the flight crew shall choose the nearest suitable TWY for the runway vacation or act by the instruction of "Krasnoyarsk-Taxiing" controller.

The interval of not less than 15 km between the aircraft on final approach shall be used for providing the accuracy of ILS signal.

The aircraft shall be vectored by "Krasnoyarsk-Krug" controller onto the runway heading at a distance of not less than 15 km from the runway extremity.

Landing clearance shall be given to the flight crew by "Krasnoyarsk-Tower" controller when the aircraft is at a distance of not less than 4 km from the runway extremity.

When conditions do not conform to the appropriate aerodrome operating minimum, landing (take-off) shall be carried out by a decision of the pilot-in-command.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера «Красноярск-Руление».

Ответственность за несанкционированный выход на ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

При значениях RVR от 2000 до 600 м (включительно) диспетчер «Красноярск-Посадка» сообщает экипажу ВС значение RVR зоны приземления до точки входа в глиссаду (FAP).

Значения RVR в середине ВПП и в конце ВПП передаются, если хотя бы одно из значений менее 600 м или эти значения запрошены экипажем ВС.

После пролета FAP диспетчер «Красноярск-Посадка» передает изменения этих параметров.

Диспетчер «Красноярск-Посадка» обязан сообщить экипажу ВС информацию о выходе из строя оборудования, относящегося к категории II.

При выходе из строя радиолокатора обзора летного поля решением руководителя полетов может быть приостановлено, ограничено или прекращено действие процедур LVP.

Критерии начала и прекращения действия процедур LVP.

Подготовительный этап процедур LVP:

- значение RVR менее 800 м хотя бы в одной из трех точек измерения видимости и/или высота нижней границы облачности (вертикальная видимость) равна или ниже 80 м.

Введение в действие процедур LVP:

- значение RVR менее 600 м хотя бы в одной из трех точек измерения видимости и/или высота нижней границы облачности (вертикальная видимость) ниже 60 м.

Прекращение действия процедур LVP:

- значение RVR более 800 м во всех трех точках измерения видимости и высота нижней границы облачности (вертикальная видимость) выше 80 м.

Прибытие ВС в условиях ограниченной видимости

Экипаж ВС докладывает диспетчеру «Красноярск-Посадка» об освобождении ВПП только после того, как ВС пересечет границу боковых аэродромных знаков указателей РД желтого цвета, что указывает на освобождение критической зоны ILS.

ВС должно как можно быстрее освободить критическую зону ILS.

УНKL АД 2.24 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома не имеет ярко выраженных форм скопления и перелета птиц, по условиям расположения аэродрома. За появлением отдельных птиц, иногда групп, организуется визуальное и радиолокационное наблюдение.

В результате наблюдений диспетчер:

- докладывает аэродромной службе, которая принимает меры по отпугиванию птиц;
- информирует экипажи о наличии птиц в секторе захода на посадку (взлета).

Экипаж ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливает осмоторительность и действует по указанию диспетчера. Для отпугивания птиц экипаж ВС включает фары.

The responsibility for assignment of taxi routes on the manoeuvring area shall be placed on "Krasnoyarsk-Taxiing" controller.

The responsibility for the unsanctioned incursion onto the runway and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area shall be placed on the flight crew.

When the values of RVR are from 2000 to 600 m (inclusive) "Krasnoyarsk-Tower" controller shall advise the RVR value of the touchdown zone before the glide path interception point (FAP).

The RVR values in the middle of the runway and at the end of the runway shall be transmitted if at least one of the values is less than 600 m or these values have been requested by the flight crew.

After passing FAP "Krasnoyarsk-Tower" controller shall transmit the changes of these parameters.

"Krasnoyarsk-Tower" controller must advise the flight crew about the failure of equipment relating to CAT II.

Due to the airfield surveillance radar failure the operation of the low visibility procedures may be suspended, restricted or ceased by the decision of the Flight Control Officer.

The criteria for the commencement and ceasing of LVP operation.

The preparatory phase for LVP:

- RVR value is less than 800m at least at one of three points of visibility measurement and/or ceiling (vertical visibility) equals 80m or below.

Putting into operation of LVP:

- RVR value is less than 600m at least at one of three points of visibility measurement and/or ceiling (vertical visibility) is below 60m.

Ceasing of LVP:

- RVR value is more than 800m at all three points of visibility measurement and ceiling (vertical visibility) is above 80m.

Arrival of aircraft under low visibility conditions.

The flight crew shall report the runway vacated to "Krasnoyarsk-Tower" controller only after the aircraft crosses the boundary of the edge aerodrome signs of yellow taxiway markers, that indicates to the vacated of ILS critical area.

The aircraft must vacate the ILS critical area as fast as possible.

UNKL AD 2.24 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in CTA has no well defined forms of bird concentration and migration due to conditions of the aerodrome location. A visual and radar observation is organized over the appearance of separate birds, sometimes groups.

As a result of the observations a controller shall:

- report to the aerodrome service which takes measures for frightening away of birds;
- inform the crews about the presence of birds in approach area (take-off area).

On receiving the information about the dangerous ornithological situation the aircrew shall keep a good look-out and follow the controller's instructions. The crew shall switch on landing lights for frightening away of birds.