

УССС
ЕКАТЕРИНБУРГ/Кольцово
USSS
YEKATERINBURG/Koltsovo
УССС АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
USSS AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.
УССС АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
USSS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	564435с 0604811в. 97.4°/1531 м от порога ВПП 08Л 564435N 0604811E. 97.4°/1531 m from THR 08L
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	16 км ЮВ г. Екатеринбург. 16 km SE of Yekaterinburg.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	234м / 21.4°С 234m / 21.4°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	14°В(2006) / 0°03.8'В 14°Е(2006) / 0°03.8'Е
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Аэропорт Кольцово», Россия, 620025, Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Спутников, 6 Open joint stock company "Koltsovo Airport", 6, Ulitsa Sputnikov, Yekaterinburg, Sverdlovskaya Oblast, 620025, Russia Тел./Tel.: +7 (343) 278-57-78, 345-36-72 Факс/Fax: +7 (343) 345-36-73 E-mail: airport@koltsovo.ru AFS: УСССАПДУ/ USSSAPDU SITA: SVXOP7X
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

УССС АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
USSS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0200-1100 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0200-1100 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ, информационно-консультативное обслуживание по типу Брифинг AIS, Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм= UTC+6час. LT= UTC+6HR

USSC AD 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
USSS AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 15 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 15 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	PT, TC-1/ MC-8П, MC-20, ИПМ-10 RT, TS-1 (equivalent Jet A-1)/ MS-8P, MS-20, IPM-10
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

USSC AD 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
USSS AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница «Angelo» 211 номеров разной категории. "Angelo" hotel with 211 rooms of different categories. Гостиница «Лайнер» 148 номеров разной категории. "Liner" hotel with 148 rooms of different categories.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, электропоезд Buses, taxi, electric train
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комнаты отдыха, служба скорой помощи, больницы в г. Екатеринбурге Aid post at Airport Terminal, rest rooms, ambulance service, hospitals in Yekaterinburg
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

USSC AD 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
USSS AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	К/с, кат. 8. Кат. 9 только по предварительному согласованию и не менее, чем за четверо суток до предполагаемого полета. H24, CAT 8. CAT 9 is provided only by prior coordination and at least four days before the intended flight.
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

USSC AD 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
USSS AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон между РД А и МС 15 – 22.5м, асфальт, PCN 70/F/D/W/T Перрон между МС 15 и РД С – 22.5м, бетон, PCN 64/R/B/W/T Перрон между РД С и МС 52 – 22.5м, бетон, PCN 44/R/C/W/T Перрон между МС 53 и РД Е – 22.5м, асфальт, PCN 83/F/D/W/T APRON between TWY A and Stand 15 – 22.5m, Asphalt, PCN 70/F/D/W/T APRON between Stand 15 and TWY C – 22.5m, Concrete, PCN 64/R/B/W/T APRON between TWY C and Stand 52 – 22.5m, Concrete, PCN 44/R/C/W/T APRON between Stand 53 and TWY E – 22.5m, Asphalt, PCN 83/F/D/W/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД G – 22.5м, бетон, PCN 64/R/B/W/T РД А – 22.5м, бетон, PCN 64/R/B/W/T РД В – 22.5м, бетон, PCN 85/R/B/W/T РД С – 22.5м, бетон, PCN 85/R/B/W/T РД D – 22.5м, бетон, PCN 59/R/B/W/T РД Е между ВПП 08Л/26ПР и РД G – 22.5м, бетон, PCN 85/R/B/W/T РД Е между перроном и РД G – 22.5м, асфальт, PCN 83/F/D/W/T РД К – 22.5м, бетон, PCN 37/R/A/W/T РД L – 22.5м, бетон, PCN 29/R/A/W/T РД М – 22.5м, бетон, PCN 32/R/A/W/T РД N – 22.5м, бетон, PCN 33/R/A/W/T TWY G – 22.5m, Concrete, PCN 64/R/B/W/T TWY A – 22.5m, Concrete, PCN 64/R/B/W/T TWY B – 22.5m, Concrete, PCN 85/R/B/W/T TWY C – 22.5m, Concrete, PCN 85/R/B/W/T TWY D – 22.5m, Concrete, PCN 59/R/B/W/T TWY E between RWY 08L/26R and TWY G – 22.5m, Concrete, PCN 85/R/B/W/T TWY E between APRON and TWY G – 22.5m, Asphalt, PCN 83/F/D/W/T TWY K – 22.5m, Concrete, PCN 37/R/A/W/T TWY L – 22.5m, Concrete, PCN 29/R/A/W/T TWY M – 22.5m, Concrete, PCN 32/R/A/W/T TWY N – 22.5m, Concrete, PCN 33/R/A/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	MC/Stand: 6–10, 10A, 10B, 11–15, 19–28, 28A, 28B, 29, 36–39, 42–47, 49–58
4.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	MC/Stand: 6–10, 10A, 10B, 11–15, 19–28, 28A, 28B, 29–34, 36–39, 42–47, 49–61
5.	Примечания Remarks	Нет NIL

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

USSS AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

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

УССС АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

USSS 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		
08L/Подх/АРСН 26R/Взл/ТКОФ	Здание Building	276.0 м *	56 45 01.6N 060 42 27.4E	Гора Mountain	407.0 м	56 42 37.3N 060 38 14.3E	* - маркировано * - marked/LGTD	
	Рельеф Relief	370.3 м	56 44 09.5N 060 40 13.2E	Башня Tower	392.6 м *	56 50 51.0N 060 38 02.7E		
	Здание Building	229.4 м *	56 44 41.4N 060 45 59.7E	Мачта Mast	537.7 м *	56 53 22.2N 060 41 30.0E		
	Здание Building	226.5 м *	56 44 34.4N 060 45 54.2E	Мачта Mast	438.5 м *	56 49 37.3N 060 37 23.7E		
	Антенна Antenna	253.1м *	56 44 41.1N 060 43 01.3E	Труба Chimney	277.1 м *	56 45 09.6N 060 48 47.7E		
	Антенна Antenna	253.2м *	56 44 41.6N 060 42 59.4E	Здание Building	276.0 м *	56 45 01.6N 060 42 27.4E		
	Антенна Antenna	232.5м *	56 44 41.3N 060 45 44.3E	Мачта Mast	339.4 м *	56 50 31.0N 060 35 39.2E		
	Здание Building	322.7 м *	56 45 07.1N 060 41 28.6E	Здание Building	261.5 м *	56 45 04.1N 060 48 30.6E		
	Здание Building	322.7 м *	56 45 09.2N 060 41 26.3E	Труба Chimney	477.3 м *	56 50 25.2N 060 50 28.1E		
	Рельеф Relief	331.9 м	56 45 22.9N 060 39 04.7E	Рельеф Relief	337.6 м	56 48 37.7N 060 54 58.4E		
	Лес Forest	247.2 м	56 44 34.6N 060 45 26.7E	Труба Chimney	323.0 м *	56 41 31.0N 060 51 47.8E		
	Лес Forest	244.2 м	56 44 39.0N 060 45 22.4E	Рельеф Relief	367.5 м	56 38 34.6N 060 54 32.4E		
	Лес Forest	245.0 м	56 44 43.0N 060 45 22.9E	Рельеф Relief	354.0 м	56 37 09.8N 060 51 08.8E		
	Лес Forest	248.6 м	56 44 48.1N 060 45 22.1E	Рельеф Relief	399.9 м	56 42 19.3N 060 41 29.8E		
	Лес Forest	244.9 м	56 44 36.3N 060 45 24.8E	Рельеф Relief	345.0 м	56 40 55.7N 060 44 32.3E		
	08L/Взл/ТКОФ 26R/Подх/АРСН	Антенна Antenna	237.3м *	56 44 41.0N 060 49 59.4E	Антенна Antenna	335.0м *		56 38 19.0N 060 30 43.7E
		Здание Building	246.3 м *	56 44 41.1N 060 50 19.3E	Рельеф Relief	401.0 м		56 42 54.3N 060 37 56.6E
Антенна Antenna		250.5м *	56 44 41.0N 060 50 19.6E	Элеватор Grain Elevator	286.1 м *	56 43 44.1N 060 44 44.4E		
Здание Building		239.7 м *	56 44 36.2N 060 50 03.1E	Рельеф Relief	370.3 м	56 44 09.5N 060 40 13.2E		
Здание Building		277.5 м *	56 44 40.4N 060 53 23.2E	Рельеф Relief	352.2 м	56 45 31.7N 060 39 14.3E		
ЛЭП Power line		256.2 м	56 44 46.7N 060 50 35.1E	Труба Chimney	323.7 м *	56 45 29.5N 060 43 04.6E		

1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
	ЛЭП Power line	256.7 m	56 44 44.7N 060 50 37.2E	Мачта Mast	407.5 m *	56 49 36.6N 060 35 02.6E	* - маркировано * - marked/LGTD
	ЛЭП Power line	257.9 m	56 44 40.8N 060 50 41.3E	Здание Building	322.7 m *	56 45 07.1N 060 41 28.6E	
	ЛЭП Power line	259.1 m	56 44 34.9N 060 50 47.6E	Здание Building	322.7 m *	56 45 09.2N 060 41 26.3E	
	Антенна Antenna	285.6 m *	56 44 12.6N 060 54 30.6E	Здание Building	331.7 m *	56 45 15.4N 060 41 27.7E	
	Мачта Mast	296.1 m *	56 44 13.5N 060 54 30.0E	Вышка Tower	482.6 m	56 49 27.8N 060 36 31.3E	
	Антенна Antenna	301.1 m *	56 44 40.8N 060 53 23.1E	Здание Building	263.6 m *	56 45 04.2N 060 48 31.4E	
	Лес Forest	285.8 m	56 44 26.6N 060 52 26.3E	Здание Building	259.6 m *	56 45 01.0N 060 48 23.3E	
	Лес Forest	290.8 m	56 44 38.2N 060 52 26.8E	Здание Building	250.9 m *	56 44 59.1N 060 48 57.0E	
	Лес Forest	292.6 m	56 44 44.9N 060 52 31.1E	Рельеф Relief	370.9 m	56 39 16.2N 060 34 25.3E	
	Лес Forest	295.6 m	56 44 53.0N 060 52 31.6E	Локатор Radar	252.6 m *	56 45 05.8N 060 47 41.3E	
	Рельеф Relief	307.3 m	56 44 57.3N 060 55 06.4E	Мачта Mast	250.2 m *	56 44 53.2N 060 47 21.4E	
	Бетонный столб Concrete pole	262.5 m	56 44 45.5N 060 50 38.9E	Мачта Mast	357.2 m *	56 42 56.2N 060 31 04.8E	
	Бетонный столб Concrete pole	261.2 m	56 44 43.9N 060 50 37.4E	Мачта Mast	330.0 m *	56 48 20.4N 060 47 52.6E	
	Здание Building	290.8 m *	56 44 53.0N 060 53 21.7E	Мачта Mast	328.0 m *	56 57 24.2N 060 39 33.0E	
	Лес Forest	258.7 m	56 44 38.7N 060 50 46.6E	Мачта Mast	393.5 m *	56 26 47.9N 060 53 27.6E	
08R/Подх/АПСН 26L/Взл/ТКОФ	Здание Building	276.0 m *	56 45 01.6N 060 42 27.4E	Мачта Mast	351.2 m *	56 36 55.7N 060 56 22.5E	
	Рельеф Relief	370.3 m	56 44 09.5N 060 40 13.2E	Мачта Mast	575.5 m *	56 49 39.4N 060 00 18.2E	
	Здание Building	229.4 m *	56 44 41.4N 060 45 59.7E	Рельеф Relief	331.9 m	56 45 22.9N 060 39 04.7E	
	Рельеф Relief	352.2 m	56 45 31.7N 060 39 14.3E	Рельеф Relief	351.4 m	56 46 16.6N 060 38 44.2E	
	Здание Building	229.0 m *	56 44 40.6N 060 43 00.5E	Гостиница «Angelo» Hotel «Angelo»	267.0 m *	56 45 04.7N 060 47 56.8E	
	Антенна Antenna	253.1 m *	56 44 41.1N 060 43 01.3E	Вышка КДП Tower	278.5 m *	56 44 59.0N 060 48 09.0E	
	Антенна Antenna	253.2 m *	56 44 41.6N 060 42 59.4E				
	Антенна Antenna	226.7 m *	56 44 33.2N 060 46 22.3E				
	Антенна Antenna	232.5 m *	56 44 41.3N 060 45 44.3E				
	Здание Building	322.7 m *	56 45 07.1N 060 41 28.6E				
	Здание Building	322.7 m *	56 45 09.2N 060 41 26.3E				
	Здание Building	331.7 m *	56 45 15.4N 060 41 27.7E				
	Лес Forest	244.2 m	56 44 29.4N 060 45 38.7E				
	Лес Forest	242.8 m	56 44 31.5N 060 45 41.7E				
	Мост Bridge	229.9 m	56 44 29.9N 060 44 15.2E				
	Мост Bridge	229.8 m	56 44 31.6N 060 44 17.8E				
	Мост Bridge	226.2 m	56 44 19.0N 060 43 56.8E				
	Мост Bridge	227.1 m	56 44 20.8N 060 44 00.0E				

1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
	Лес Forest	246.2 m	56 44 33.5N 060 45 29.6E				* - маркировано * - marked/LGTD
	Лес Forest	247.2 m	56 44 34.6N 060 45 26.7E				
	Лес Forest	244.2 m	56 44 39.0N 060 45 22.4E				
	Лес Forest	245.0 m	56 44 43.0N 060 45 22.9E				
	Лес Forest	236.9 m	56 44 32.4N 060 46 01.0E				
	Лес Forest	244.9 m	56 44 36.3N 060 45 24.8E				
08R/Взл/ТКОФ 26L/Подх/АРСН	Антенна Antenna	250.4 m *	56 44 23.3N 060 50 30.0E				
	Здание Building	289.3 m *	56 44 09.2N 060 52 25.7E				
	Здание Building	248.1 m *	56 44 23.4N 060 50 29.0E				
	ЛЭП Power line	259.9 m	56 44 28.9N 060 50 53.9E				
	ЛЭП Power line	260.6 m	56 44 21.3N 060 51 01.9E				
	Антенна Antenna	285.6 m *	56 44 12.6N 060 54 30.6E				
	Мачта Mast	296.1 m *	56 44 13.5N 060 54 30.0E				
	Антенна Antenna	241.8 m *	56 44 23.6N 060 50 23.3E				
	Лес Forest	265.4 m	56 44 27.4N 060 50 50.6E				
	Лес Forest	267.1 m	56 44 26.1N 060 50 52.0E				
	Лес Forest	267.4 m	56 44 23.9N 060 50 54.2E				
	Лес Forest	267.8 m	56 44 22.0N 060 50 56.3E				
	Лес Forest	268.8 m	56 44 20.9N 060 50 57.5E				
	Лес Forest	269.8 m	56 44 19.9N 060 50 58.7E				
	Лес Forest	270.0 m	56 44 16.7N 060 50 52.9E				
	Лес Forest	293.6 m	56 44 15.2N 060 52 38.9E				
	Лес Forest	285.8 m	56 44 26.6N 060 52 26.3E				
	Антенна Antenna	241.3 m *	56 44 23.6N 060 50 22.5E				
	Лес Forest	265.6 m	56 44 27.8N 060 50 50.9E				
	Лес Forest	269.6 m	56 44 25.0N 060 50 53.5E				
	Лес Forest	267.0 m	56 44 21.9N 060 50 57.3E				
	Лес Forest	266.2 m	56 44 18.6N 060 50 54.4E				

УССС АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
USSS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Кольцово Koltsovo Aeronautical Meteorological Centre
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с +7(343) 226-86-04, 278-57-60 H24 +7(343) 226-86-04, 278-57-60
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМЦ Кольцово 24 час. Koltsovo Aeronautical Meteorological Centre 24 HR
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	Индивидуальная консультация. Personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус, англ. Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Бланки АВ-11, АВ-5, АВ-5А, карты ветра и температуры по высотам, карты АКП, предупреждение по аэродрому вылета, маршрутам и районам полетов, информации SIGMET, донесений с борта ВС, спутниковая информация ГИС Метео S, U ₈₅ , U ₇ , U ₅ , U ₄ , U ₃ , U ₂ , P ₈₅ , P ₂₅ , P ₇ , P ₅ , P ₄ , P ₃ , P ₂ , SWH, SWM, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МРЛ, ПРМ спутниковой информации об облаках WXR, APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Подход, Круг, Старт, Руление, РДЦ APP, Radar, TWR, GND, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УССС АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
USSS 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
Designation RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
08L	090.19° 076°	3004x45	PCN 101/F/D/W/T Asphalt-concrete	564441.37N 0604640.85E - -	THR 224.2 m
26R	270.24° 256°	3004x45	PCN 101/F/D/W/T Asphalt-concrete	564441.01N 0604937.59E - -	THR 233.5 m
Displaced THR 26R for landing only				564441.04N 0604922.88E - -	THR 232.8 m
08R	094.12° 080°	3026x53	PCN 46/R/B/W/T Concrete	564432.22N 0604646.68E - -	THR 224.0 m
26L	274.17° 260°	3026x53	PCN 46/R/B/W/T Concrete	564425.14N 0604944.21E - -	THR 232.9 m
Displaced THR 26L for landing only				564425.90N 0604925.14E - -	THR 231.9 m

Уклон ВПП и КПТ Slope of RWY -SWY	Размеры концевой полосы торможе- ния (м) SWY dimensions (m)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (m)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (m)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
+ 0.3%	нет/NIL	150x150	3304x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
- 0.3%	нет/NIL	150x150	3304x300	нет/NIL	
+ 0.3%	нет/NIL	150x150 (75-CONC, 75-Grass)	3251x300	нет/NIL	
- 0.3%	нет/NIL	150x150	3251x300	нет/NIL	

УССС АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
USSS AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (m)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (m)	Располагаемая посадочная дис- танция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
08L	3004	3154	3004	3004	нет/NIL
From A	2790	2940	2790	-	нет/NIL
From B	2156	2306	2156	-	нет/NIL
26R	3004	3154	3004	2754	нет/NIL
From E	2693	2843	2693	-	нет/NIL
From C	1740	1890	1740	-	нет/NIL
08R	2951	3101	2951	2951	нет/NIL
From L	2266	2416	2266	-	нет/NIL
26L	3026	3176	3026	2701	нет/NIL
From N	2566	2716	2566	-	нет/NIL
From M	1584	1734	1584	-	нет/NIL

УССС АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
USSS AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозна- чение ВПП	Тип, про- тяжен- ность и сила света огней приближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны приземле- ния	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадоч- ных огней ВПП	Цвет ограничи- тельных огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможе- ния	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
08L	HIALS CAT I 900 m	зелёные green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3004m, 57m 2434m white last 570m yellow	красные red	нет NIL	It is prohibited for B747 ACFT to use RWY 08L/26R PAPI
26R	HIALS CAT I 900 m (660 m elevated LGT, 240 m inset LGT)	зелёные green	PAPI left/3°10'	нет NIL	нет NIL	3004m, 57m 2434m white last 570m yellow	красные red	нет NIL	
08R	HIALS CAT I 871 m	зелёные green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	3026m, 60m 2426m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	It is prohibited for B747 ACFT to use RWY 08R/26L PAPI
26L	HIALS CAT I 903.5 m (597 m elevated LGT, 306.5m inset LGT)	зелёные green	PAPI left/2°50'	нет NIL	нет NIL	3026m, 60m 2426m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	

УССС АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
USSS AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

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

УССС АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
USSS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	На ВПП 08Л/26П - в районе РД А, РД В, РД С, РД Е На ВПП 08П/26Л - в районе РД К, РД Л, РД М, РД N On RWY 08L/26R - near TWY А, TWY В, TWY С, TWY Е On RWY 08R/26L - near TWY К, TWY Л, TWY М, TWY N
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	См. АД 2.12 See AD 2.12
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УССС АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
USSS AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Екатеринбург/Кольцово диспетчерская зона Yekaterinburg/Koltsovo CTR 564524N 06132 00E – 564400N 0612230E – 564142N 0611630E – 563806N 06115 30E – 563400N 0611500E – 563019N 0612326E – далее по дуге радиусом 45 км с центром / then by arc of a circle radius of 45 km centred at 564436N 0604749E до геоточки / to geo point 564524N 0613200E Екатеринбург/Кольцово диспетчерский район Yekaterinburg/Koltsovo STA 572012N 06155 47E – 570400N 06202 00E – 565600N 0620200E – 564406N 06149 12E – 562700N 06131 00E – 562000N 0614000E – 561042N 06212 42E – 555400N 06144 00E – 555436N 0605900E – 555500N 05959 00E – 560400N 05935 00E – 562549N 0590659E – 565101N 05903 54E – 570419N 05910 36E – 572012N 0615547E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Екатеринбург/Кольцово диспетчерская зона – от земли до FL070 (включительно) Yekaterinburg/Koltsovo CTR – GND – FL070 (inclusive) Екатеринбург/Кольцово диспетчерский район – Yekaterinburg/Koltsovo STA от FL050 до FL190 (включительно) / FL050 – FL190 (inclusive)
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Кольцово-Круг рус, англ. Koltsovo-Radar RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(900) м (900) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinates system

УССС АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
USSS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы	Позывной	Канал	Часы работы	Примечания
Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.5	к/с H24	Emergency FREQ
Подход APP	Кольцово–Подход Koltsovo–Approach	125.9 124.0	к/с H24	
Вышка TWR	Кольцово–Старт Koltsovo–Tower	120.0 124.0	к/с H24	Выполняет функции посадки Additionally serves as Landing
Руление GND	Кольцово–Руление Koltsovo–Ground	119.0	к/с H24	
Круг Radar	Кольцово–Круг Koltsovo–Radar	118.7 124.0	к/с H24	
АТИС ATIS	Кольцово– АТИС Koltsovo– ATIS	127.8	к/с H24	
Транзит Transit	Кольцово–Транзит Koltsovo–Transit	131.9	к/с H24	
Наземное обслуживание Ground Handling	Кольцово–Наземное обслуживание Koltsovo– Ground Handling	118.9	к/с H24	На земле On GND

УССС Ад 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
USSS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное скло- нение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmit- ting antenna coordinates	Elevation of DME transmit- ting antenna	Remarks	
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (14°E)	ЕКБ ЕКБ	113.2	к/с H24	56 44 35.5N 060 47 49.2E	234.6 m	
КРМ 08Л ИЛС кат I (14°E) LOC 08L ILS CAT I (14°E)	ИКО ИКО	111.7	ПП HS	56 44 41.0N 060 49 59.4E		
ГРМ 08Л GP 08L		333.5	ПП HS	56 44 36.2N 060 46 59.6E		3°00', RDH 17.1 m
ДМЕ 08Л DME 08L	ИКО ИКО	111.7 (CH 54X)	ПП HS	56 44 36.2N 060 46 59.6E	223.5 m	
←						
КРМ 26П ИЛС кат I (14°B) LOC 26R ILS CAT I (14°E)	ИЕУ ИЕУ	110.5	ПП HS	56 44 41.4N 060 46 05.4E		
ГРМ 26П GP 26R		329.6	ПП HS	56 44 35.9N 060 49 03.9E		3°10', RDH 15.7 m
ДМЕ 26П DME 26R	ИЕУ ИЕУ	110.5 (CH 42X)	ПП HS	56 44 35.9N 060 49 03.9E	230.8 m	
ДПРМ 26П LOM 26R	КУ КУ	370	ПП HS	56 44 40.8N 060 53 23.1E		076°MAG/4.08 km to RWY26R
БПРМ 26П LMM 26R	У У	749	ПП HS	56 44 41.0N 060 50 19.6E		076°MAG/0.97 km to RWY26R
КРМ 08П ИЛС кат I (14°B) LOC 08R ILS CAT I (14°E)	ИЕЛ ИЕЛ	109.9	ПП HS	56 44 23.6N 060 50 22.5E		
ГРМ 08П GP 08R		333.8	ПП HS	56 44 27.0N 060 47 04.0E		2°40', RDH 15.9 m
ДПРМ 08П LOM 08R	ВП WP	467	ПП HS	56 44 41.1N 060 43 00.3E		260°MAG/3.84 km to RWY 08R
БПРМ 08П LMM 08R	П P	413	ПП HS	56 44 34.3N 060 45 53.3E		260°MAG/0.91 km to RWY 08R
КРМ 26Л ИЛС кат I (14°B) LOC 26L ILS CAT I (14°E)	ИЕД ИЕД	109.5	ПП HS	56 44 33.2N 060 46 22.6E		
ГРМ 26Л GP 26L		332.6	ПП HS	56 44 22.1N 060 49 05.9E		2°50', RDH 15.7 m
ДПРМ 26Л LOM 26L	ЕД ED	786	ПП HS	56 44 12.6N 060 54 30.6E		080°MAG/5.19 km to RWY 26L
БПРМ 26Л LMM 26L	Д D	388	ПП HS	56 44 23.3N 060 50 30.0E		080°MAG/1.1 km to RWY 26L

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением или буксировкой спец. автомашинами. Руление и буксировка по осевым линиям ИВПП, перрона, РД и МС.

Схемы руления ВС и движения спецавтотранспорта и людей показаны на соответствующих схемах.

Руление (буксировка) производится по указанию диспетчера «Кольцово-Руление». Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния аэродромных покрытий, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости.

ВС лидируются автомобилем сопровождения, оборудованным светосигнальными устройствами и радиостанцией, по требованию экипажа воздушного судна.

Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, а за безопасность руления - лицо, руководящее рулением на порученном участке.

Пересечение критических зон РМС ВС, специальным транспортом и средствами механизации производится с разрешения диспетчера «Кольцово-Старт». При выполнении ВС захода на посадку в автоматическом режиме, от четвертого разворота и до посадки пересечение этих зон указанными средствами запрещается.

Места обработки ВС противообледенительными жидкостями не определены.

2. Руление на места стоянки и с них.

1. Разрешается заруливание на тяге собственных двигателей носом на север:

– на МС 28, 29, 49 – Ан-148, CRJ-200, А-319, А-320, А-321, АTR-72, В737-200, В737-300, В737-400, В737-500, В737-600, В737-700, В737-800, ERJ-190, BAe-146, SAAB-2000 и более легких ВС, вертолетам всех типов;

– на МС 30–33 – Ан-148, Ту-134, Як-40, CRJ-200, АTR-72, BAe-146, ERJ-190, Fokker 50, Gulfstream, SAAB-2000 и более легких ВС;

– на МС 36–38, 63–64 – Л-410, PC-12 и более легких ВС;

– на МС 39 – Ан-24, Ан-26, Як-40, АTR-42, EMB-120ER, Fokker 50, Л-410 и более легких ВС;

– на МС 42, 43, 55–62 – CRJ-200, Як-40, АTR-42, EMB-120ER, Л-410, PC-12 и более легких ВС;

– на МС 46, 47 – CRJ-200, Як-40, АTR-72, EMB-120ER; SAAB–2000 и более легких ВС;

2. Разрешается заруливание на тяге собственных двигателей носом на юг:

– на МС 28А, 28В – А-320, В737-(200-800) и более легких ВС, вертолетам всех типов;

– на МС 28А1, 28А2, 28В1, 28В2 – Ан-24, Ан-26, Ан-148, Ил-114, CRJ-200, ERJ-190, Fokker 50, SAAB-2000 и более легких ВС по специальной разметке.

3. Заруливание (выруливание) Л-410, Ми-8, PC-12 на(с) МС 65 только буксировкой.

4. Заруливание (выруливание) Л-410, Ми-8, PC-12 на(с) МС 66 на тяге собственных двигателей лидируется автомобилем сопровождения.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out by taxiing or towing by special vehicles. Taxiing and towing shall be carried out along the centre lines of RWY, apron, TWY and stands.

Taxi patterns for ACFT and movement patterns for special motor transport and people are given on the appropriate charts.

Taxiing (towing) shall be carried out by "Koltsovo-Ground" controller's instruction. Taxiing speed shall be selected by the pilot-in-command depending on condition of the aerodrome pavement, presence of obstacles, aircraft mass, wind and visibility conditions.

ACFT shall be escorted by "Follow-me" vehicle, equipped with lights and radio station, by flight crew's request.

In all cases taxiing speed shall not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft.

The pilot-in-command is responsible for the observance of taxiing rules, and the taxiing controller is responsible for taxiing safety at charged segment.

Crossing the ILS critical areas by aircraft, special vehicles and mechanization facilities shall be carried out by "Koltsovo-Tower" controller's permission. Crossing these critical areas by mentioned facilities is prohibited when aircraft carries out automatic approach from final turn till landing.

Positions for treatment of ACFT with de-icing fluids are not designated.

2. Taxiing into and out of stands.

1. Taxiing under own engines power facing north is allowed for ACFT:

– into stands 28, 29, 49 – An-148, CRJ-200, А-319, А-320, А-321, АTR-72, В737-200, В737-300, В737-400, В737-500, В737-600, В737-700, В737-800, ERJ-190, BAe-146, SAAB-2000 and smaller ACFT, all HEL types;

– into stand 30–33 – An-148, Tu-134, Yak-40, CRJ-200, АTR-72, BAe-146, ERJ-190, Fokker 50, Gulfstream, SAAB-2000 and smaller ACFT;

– into stands 36–38, 63–64 – L-410, PC-12 and smaller ACFT;

– into stand 39 – An-24, An-26, Yak-40, АTR-42, EMB-120ER, Fokker 50, L-410 and smaller ACFT;

– into stands 42, 43, 55–62 – CRJ-200, Yak-40, АTR-42, EMB-120ER, L-410, PC-12 and smaller ACFT;

– into stands 46, 47 – CRJ-200, Yak-40, АTR-72, EMB-120ER; SAAB–2000 and smaller ACFT.

2. Taxiing under own engines power facing south is allowed for the ACFT:

– into stands 28А, 28В – А-320, В737-(200-800) and smaller ACFT, all HEL types;

– into stands 28А1, 28А2, 28В1, 28В2 – Ан-24, Ан-26, Ан-148, Ил-114, CRJ-200, ERJ-190, Fokker 50, SAAB-2000 and smaller ACFT along special marking.

3. Taxiing of L-410, Mi-8, PC-12 ACFT into/out of stand 65 shall be carried out only by towing.

4. Taxiing of L-410, Mi-8, PC-12 ACFT into/out of stand 66 under own engines power shall be carried out after the "Follow-me" vehicle.

5. Разрешается производить запуск двигателей ВС всех типов на перроне, МС и РД G (на МС не выше режима малого газа).

6. Заруливание ВС Ил-96, А-330, А-340, В747 (100, 200, 300, SP), В777 на МС 6 при условии свободной МС 49.

7. ВС АТR-42, АТR-72, ЕМВ-120ЕR разрешается руление хвостом вперед согласно РЛЭ.

8. Разрешается заруливание ВС Ил-62, Ил-76 (ТД, Т), А-300-600 и более легких ВС на МС 28А + 28В параллельно перрону по специальной разметке.

9. Разрешается заруливание ВС А-321, В-737-(200-800) и более легких ВС на МС 6 + 7 параллельно перрону по специальной разметке.

10. Стоянка ВС В747 на перроне между МС 57–61 разрешается только в осеннее-зимний период.

11. Запрещается заруливание ВС типа Ту-134, В737, ЕRJ-190, RРJ-95 на МС 59, 60 с перрона носом на юг на тяге собственных двигателей.

3. Зона стоянки для вертолетов.

Для размещения вертолетов определены стоянки 28, 28А, 28В, 29, 49, 50, 55-58.

4. Перрон. Руление в зимних условиях.

Ось руления может быть невидима из-за снега, слякоти. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера «Кольцово-Руление».

5. Ограничения при рулении.

Предупреждение:

1. На препятствиях (строениях) нанесена дневная и ночная маркировка. Руление по РД G ВС Ан-124 осуществлять на пониженной скорости, строго по маркировке осевой линии РД.

2. Руление ВС Ан-124, Ил-96, А-330, А-340, В747, В777 по перрону между МС 25 и МС 27 разрешается при условии свободных МС 25–27.

3. Руление ВС Ил-76 по перрону между МС 3 и МС 8 при условии свободных МС 6 и 7.

4. Вертолетам на полозковом шасси разрешается руление «по-вертолетному» по линиям маркировки.

5. Запрещено использование РД К в момент захода на посадку ВС по РМС (ILS) на ВПП 08Л.

6. Прогрев двигателей перед взлётом осуществлять на предварительном старте с разрешения службы ОВД.

7. Руление по РД Е выполнять на минимальных режимах работы двигателей. Прогрев двигателей на РД Е разрешается только на предварительном старте.

8. Запрещается руление по перрону:

– между МС 49 и МС 53 ВС Ил-96, А-330, А-340, В777;

– между МС 49 и МС 57 ВС В747;

– между МС 24 и МС 64 ВС Ан-124.

9. Запрещено нахождение и руление ВС типа Ан-124 и В747 без разрешения органа ОВД на РД А между РД G и ВПП 08Л/26ПР, на РД В между РД G и ВПП 08Л/26ПР, на РД L при заходе на посадку ВС по РМС (ILS) на ВПП 08Л.

10. Запрещено нахождение и руление ВС типа Ан-124 и В747 без разрешения органа ОВД на РД Е между РД G и ВПП 08Л/26ПР при заходе на посадку ВС по РМС (ILS) на ВПП 26ПР.

5. It is allowed to carry out engines start-up for all ACFT types on the apron, stands and TWY G (on the stands - at not above idle power).

6. Taxiing of Иl-96, А-330, А-340, В747 (100, 200, 300, SP), В777 ACFT into stand 6 shall be carried out when stand 49 is vacant.

7. It is allowed for АТR-42, АТR-72, ЕМВ-120ЕR ACFT to taxi back according to the Aeroplane Flight Manual.

8. It is allowed for Иl-62, Иl-76 (ТD, Т), А-300-600 and smaller ACFT to taxi into stand 28А + 28В parallel to the apron along a special marking.

9. It is allowed for А-321, В737-(200-800) and smaller ACFT to taxi into stand 6 + 7 parallel to the apron along a special marking.

10. Stand for В747 ACFT between stands 57-61 on the apron is AVBL only in autumn and winter period.

11. It is prohibited for Ту-134, В737, ЕRJ-190, RРJ-95 ACFT to taxi into stands 59, 60 from the apron facing south under own engines power.

3. Parking area for helicopters.

Stands 28, 28А, 28В, 29, 49, 50, 55-58 are designated for parking of HEL.

4. Apron. Taxiing during winter conditions.

The taxi guide lines may be invisible because of snow or slush. Assistance from “Follow-me” vehicle may be requested via the “Koltsovo-Ground” controller.

5. Taxiing - restrictions.

Warning:

1. The obstacles (buildings) have day and night marking. Taxiing of Ан-124 ACFT along TWY G shall be carried out at reduced speed, strictly along the marking of TWY centre line.

2. Taxiing of Ан-124, Иl-96, А-330, А-340, В747, В777 ACFT on the apron between stand 25 and stand 27 is allowed when stands 25-27 are vacant.

3. Taxiing of Иl-76 ACFT on the apron between stand 3 and stand 8 is allowed when stands 6 and 7 are vacant.

4. Air taxiing along marking lines is allowed for helicopters on skid-equipped landing gear.

5. It is prohibited to use TWY K, when ACFT are executing ILS approach to RWY 08L.

6. Engines warm-up before take-off shall be carried out at runway-holding position by ATS clearance.

7. Taxiing along TWY E shall be carried out at minimum engines power. Engines warm-up on TWY E is allowed only at the runway-holding position.

8. Taxiing on the apron is prohibited:

– between stand 49 and stand 53 for Иl-96, А-330, А-340, В777 ACFT;

– between stand 49 and stand 57 for В747 ACFT;

– between stand 24 and stand 64 for Ан-124 ACFT.

9. It is prohibited without ATS unit permission for Ан-124 and В747 ACFT to occupy TWY А and taxi along TWY А between TWY G and RWY 08Л/26R, to occupy TWY В and taxi along TWY В between TWY G and RWY 08Л/26R, to occupy TWY L and taxi along TWY L when ACFT are executing ILS approach to RWY 08Л.

10. It is prohibited without ATS unit permission for Ан-124 and В747 ACFT to occupy TWY Е and taxi along TWY Е between TWY G and RWY 08Л/26R when ACFT are executing ILS approach to RWY 26R.

**УССС АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ
СНИЖЕНИЯ ШУМА.**

Часть I

**ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА
НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И
НАБОРА ВЫСОТЫ**

1. Общие положения.

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов при взлете с $M_{K_{взл}}=260^\circ/256^\circ$.

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

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

1.4 Эксплуатационные приемы включают в себя выдерживание установленной схемы выхода из диспетчерского района аэродрома.

2. Ограничения.

2.1 Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра разрешается в пределах ограничений РЛЭ.

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

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

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

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

- воздушное судно не достигнет высоты (200)м относительно уровня аэродрома;

- установленный стандартный режим мощности не позволит с максимальной сертифицированной взлетной массой поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 3.3% при скорости, указанной выше в п.п. 2.2 и 2.3;

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

3. Специальные процедуры взлета.

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

Часть II

**ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА
НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ**

Эксплуатационные приёмы снижения шума на этапе захода на посадку не предусмотрены.

USSS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Part I

**NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING
TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE**

1. General provisions.

1.1 Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be executed by crews of all aircraft during take-off on RWY heading $260^\circ/256^\circ$ MAG.

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

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

1.4 Noise abatement procedures include maintaining the established CTA departure pattern.

2. Restrictions.

2.1 Take-off of aircraft with a tail-wind component shall be allowed within the restrictions of the Aeroplane Flight Manual.

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

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

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

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

- the aircraft reaches (200) m AAL;

- the established standard power mode enables with maximum certified take-off mass to maintain the established climb gradient of not less than 3.3 % at a speed specified above in para 2.2 and 2.3;

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

3. Special take-off procedures.

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

Part II

**NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING
APPROACH PHASE**

Noise abatement procedures during approach phase are not envisaged.

УССС АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения.

Если в соответствии с установленной процедурой не получено специальное разрешение от диспетчера «Кольцово-Подход» или «Кольцово-Круг» аэродрома Кольцово, полеты в пределах диспетчерского района аэродрома Кольцово осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

Процедуры полетов по ППП в диспетчерском районе аэродрома.

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

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

При необходимости, например, в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания в диспетчерском районе (над ОПРС Артемовский, Михайловск, ДПРМ Кольцово).

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 диспетчерском районе аэродрома.

Радиолокационное наведение в диспетчерском 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 КСА УВД «Альфа».

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС осуществляется на ВПП 08П/26Л, ВПП 08Л/26П.

Диспетчер «Кольцово-Старт» контролирует движение воздушного судна по экрану диспетчерского радиолокатора. Контроль начинается с момента обнаружения отметки воздушного судна на индикаторе ОРЛ-А в районе четвертого разворота и заканчивается за 1000 м (БПРМ) до начала ВПП с учетом технических возможностей радиолокатора.

USSS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General procedures.

If in accordance with the established procedure a special permission from "Koltsovo-Approach" or "Koltsovo-Radar" controller of Koltsovo aerodrome has not been obtained, flights within Koltsovo CTA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

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.

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made 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 deemed necessary, for example in case of congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas in CTA (over Artemovskiy NDB, Mikhaylovsk NDB, Koltsovo LOM).

A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by controller's clearance. It is prohibited for the controller to force the pilot-in-command to conduct 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 shall give instructions to reach specified flight levels (heights) and also set courses to the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights in TMA is provided by ATC automated system "Alpha".

Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures shall be carried out on RWY 08R/26L, RWY 08L/26R.

"Koltsovo-Tower" controller controls air traffic by means of SRE display. The control shall be commenced from the moment of detection of aircraft position blip on SRE display in the vicinity of final turn and terminated at 1000 m (LMM) before RWY beginning taking into account radar technical performances.

Если пилот (экипаж) запросит радиолокационную помощь для осуществления аварийного захода на посадку с помощью радиолокатора, диспетчер «Кольцово-Старт» следит за заходом на посадку до точки приземления (с учетом технических возможностей радиолокатора) или до тех пор, пока командир воздушного судна не увидит ВПП в поле зрения, или установит надежный визуальный контакт с огнями ВПП.

Порядок захода на посадку методом зональной навигации (RNAV), основанной на спутниковой навигационной системе (GNSS)

Решение о выполнении неточного захода на посадку по GNSS принимает командир ВС до пролёта точки начала STAR по СНС аэродрома посадки и при выходе на связь сообщает о нём диспетчеру «Кольцово-Подход», **указывая резервную систему захода на посадку**: «Прошу заход на посадку по СНС на ВПП....., резервная система захода ...(ИЛС, ОСП).»

Диспетчер «Кольцово-Подход» определяет возможность использования схем захода на посадку по СНС на основании анализа воздушной и метеорологической обстановки, сообщает экипажу ВС, указывая код RNAV STAR, номер ВПП посадки, порядок выполнения снижения. «Разрешаю заход на посадку по СНС по маршруту прибытия... (код STAR) на ВПП ... по профилю, установленному схемой снижения (или, «снижайтесь до высоты... на точку... (код точки STAR)». Пилотируемые ВС при заходе на посадку по СНС осуществляется в соответствии с РЛЭ ВС. При этом КВС несет ответственность за точность самолетовождения, выдерживание схемы снижения в вертикальной и горизонтальной плоскости, выдерживание безопасных высот пролета препятствий на различных участках схемы, в том числе минимальной высоты снижения, за принятие решения о прекращении неточного захода на посадку по СНС при неуверенности в достоверности информации аппаратуры СНС и переходе на продолжение захода по резервной системе на любом этапе полета, или об уходе на второй круг.

Диспетчер ОВД может требовать доклады пролетаемых точек STAR, контролирует движение ВС по экрану локатора, и на установленных рубежах передает ВС на ОВД смежному пункту.

При выходе на связь с диспетчером «Кольцово-Круг» экипаж дополнительно запрашивает разрешение на выполнение захода на посадку по СНС, докладывает о резервной системе захода (ИЛС, ОСП). Диспетчер «Кольцово-Круг» определяет возможность выполнения захода на посадку по СНС на основе анализа воздушной и метеорологической обстановки в его зоне ответственности, разрешает экипажу ВС заход на посадку по установленному маршруту прибытия по СНС на рабочую ВПП либо по установленному схемой снижения профилю, либо разрешает снижение до установленной высоты на определенную точку схемы. При получении доклада от экипажа ВС о невозможности использования СНС для захода на посадку, диспетчер разрешает заход по выбранной экипажем резервной системе захода на посадку.

Особенности выполнения неточного захода на посадку с применением СНС (GNSS)

Заходы на посадку с использованием спутниковой навигационной системы (СНС) выполняются при метеорологических условиях на аэродроме не ниже установленного минимума для данного типа захода. Высота ухода на второй круг равна минимальной высоте снижения для данного типа захода и указана на схемах.

If the pilot (crew) requests radar assistance for carrying out emergency approach under radar assistance, "Koltsovo-Tower" controller shall monitor approach till touchdown (taking into account radar technical performances) or until the pilot-in-command has RWY in sight or reliable visual reference to RWY lights.

RNAV approach procedure based on GNSS

A pilot-in-command shall take a decision to carry out a GNSS non-precision approach before crossing the point of GNSS STAR beginning of landing aerodrome and when establishing radio contact, inform "Koltsovo-Approach" controller about it, indicating a reserve approach procedure as follows: "Request GNSS approach to RWY..., (ILS, 2-NDB) approach is reserve".

"Koltsovo-Approach" controller determines the possibility to carry out GNSS approach procedure on the basis of analysis of the air and meteorological situation and informs the flight crew, indicating RNAV STAR identification, number of the runway for landing, the order of descending, as follows: "Cleared GNSS approach via STAR (STAR identification)... RWY...along the profile established by descending pattern (or "...descend to...(height) over the point ... (STAR point designator)". Piloting of aircraft during GNSS approach shall be carried out in accordance with the Aeroplane Flight Manual. Hereat, a pilot-in-command is responsible for accuracy of navigation, maintaining the descending pattern in the vertical and horizontal planes, maintaining the established safe obstacle clearances on different segments of the pattern including the minimum descent height, for taking a decision to stop GNSS non-precision approach if unsure in authenticity of information of GNSS equipment and to change to reserve approach procedure during any phase of flight or to carry out the missed approach.

ATS controller may request reports about crossing of STAR points, controls the aircraft movement by radar screen and transfers the aircraft to adjacent ATS unit at the established transfer of control points.

When establishing radio contact with "Koltsovo-Radar" controller, the flight crew shall additionally request for clearance to carry out a GNSS approach procedure and report about reserve approach procedure (ILS, 2-NDB). "Koltsovo-Radar" controller determines the possibility to carry out GNSS approach procedure on the basis of analysis of the air and meteorological situation in the area of his responsibility, allows the flight crew to carry out approach onto the runway-in-use via the established GNSS STAR either via the profile established by descending pattern, or allows descending to the established height at specified point of the pattern. After receiving a report from a flight crew about inability to use GNSS for approach, Radar controller shall allow to carry out reserve approach procedure chosen by a flight crew.

The peculiarities of carrying out a GNSS non-precision approach procedure.

GNSS approach procedures shall be carried out under meteorological conditions at the aerodrome not below the established minimum for the given type of the approach procedure. The missed approach height is equal to the minimum descent height for the given type of the approach procedure and is given on charts.

Экипаж и диспетчер используют специальные схемы захода на посадку с применением СНС; организация воздушного пространства диспетчерского района и ЗВП остаётся прежней, и, как результат, применение специальной фразеологии радиообмена между ВС и диспетчером ОВД адаптировано к местным условиям и технологиям работы диспетчеров ОВД.

При уходе на второй круг экипаж может использовать повторный заход по СНС, если позволяет воздушная и метеорологическая обстановка в зоне ответственности. Если повторный заход с применением СНС невозможен, диспетчер даёт указание экипажу использовать другую систему захода, или применяет радиолокационное наведение.

Потеря (отказ) радиосвязи.

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

При потере радиосвязи экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД, в направлении ДПРМ, снижение над ДПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени не выходя из зоны ожидания.

После этого экипаж выполняет:

- заход на посадку на аэродром Кольцово;

- уход на запасные аэродромы.

Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи после взлета (если на высотах от (200)м до (600)м связь с диспетчером «Кольцово-Круг» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Кольцово или следует на запасной аэродром.

Если по каким-либо причинам командир воздушного судна не может сразу произвести посадку на аэродроме Кольцово (не позволяет посадочный вес, метеоусловия), то он должен выполнять предусмотренную для этого направления ВПП процедуру полета в зоне ожидания над ДПРМ Кольцово. После этого осуществляется выход из зоны ожидания для захода на посадку на аэродроме Кольцово.

При необходимости, по решению командира воздушного судна воздушное судно может следовать без радиосвязи по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

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

A flight crew and a controller use special patterns of GNSS approach procedures; the organization of CTA airspace and visual flights area remain the same and, as a result, the application of special phraseology for radio communication between the flight crew and ATS controller is adapted to the local conditions and technology of work of ATS controllers.

When executing the missed approach, a flight crew may use a repeated GNSS approach if the air and meteorological situation in the area of responsibility permits. If a repeated GNSS approach is impossible, a controller shall instruct the flight crew to use another approach procedure or shall apply radar vectoring.

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 3.4.5 of the present AIP.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall continue the flight towards LOM at last assigned flight level cleared by ATC controller, descending at LOM shall be commenced at the estimated time of arrival (ETA) or as close as possible to this time without leaving the holding area.

After that the crew shall:

- execute instrument approach-to-land at Koltsovo aerodrome;

- proceed to the alternate aerodromes.

The landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.

In case of radio communication failure after take-off (if communication with "Koltsovo-Radar" controller is not established at heights from (200)m to (600)m the pilot-in-command shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height and carry out the flight according to the instrument approach pattern and land at Koltsovo aerodrome depending on meteorological conditions and landing weight or proceed to the alternate aerodrome.

If for any reasons the pilot-in-command cannot immediately carry out landing at Koltsovo aerodrome (due to aircraft landing weight or meteorological conditions) aircraft shall hold in the holding area over Koltsovo LOM as specified for this RWY direction. After that the pilot shall leave the holding area and carry out approach for landing at Koltsovo aerodrome.

When it deemed necessary, by a pilot-in-command's decision, the aircraft can proceed without radio communication along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan at one of flight levels FL140, FL150 or FL240, FL250 established for flights without radio communication depending on flight direction.

In case of radio communication failure during climbing to the flight level (height) aircraft shall proceed at last assigned height (flight level) via SID and then climb to the assigned flight level (according to FPL, RPL).

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

Местные особенности при диспетчерском обслуживании

Процедура взлета без остановки на исполнительном старте с ВПП 08П/26Л может быть запрошена экипажем ВС не ранее занятия предварительного старта к ВПП 08П/26Л.

При использовании ВПП 08П/26Л для взлета с курсом 080° и наличии другого ВС на посадочной прямой с данным курсом посадки экипаж ВС, готовящийся к взлету, по команде диспетчера, ожидает посадки ВС на предварительном старте к ВПП08Л/26П.

При использовании ВПП08Л/26П для посадки необходимо учитывать особенность расположения РД G. Данная РД расположена параллельно ВПП08Л/26ПР, севернее 200 м, шириной 22.5 м.

Рубежом передачи ОВД между диспетчером «Кольцово-Руление» и «Кольцово-Старт», при рулении ВС на взлет является момент освобождения (пересечения) РД G при повороте (пересечении) на южные участки РД А, В, С, Е. В любом случае, когда после прохождения ВС рубежа передачи ОВД экипаж не смог получить разрешение диспетчера «Кольцово-Старт» о дальнейшем рулении, ВС останавливается на предварительном старте к ВПП08Л/26П до получения дальнейшей команды диспетчера «Кольцово-Старт».

УССС AD 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Территория аэродрома представляет из себя суходольный низкотравный луг, который окружает искусственные аэродромные покрытия. В непосредственной близости к территории аэродрома расположены сельскохозяйственные поля, колки леса, река Исеть, автомобильные и железные дороги, поселковые сооружения.

Доминирующие виды птиц и места их концентрации:

– чибисы – западная часть аэродрома, травяные участки вдоль ИВПП и прилегающие к западной и юго-западной границе летного поля болота;

– врановые (серая ворона, грач, галка) – травяные участки вокруг ИВПП и РД, приаэродромные сооружения;

– сизый голубь – г. Екатеринбург, поселки Кольцово, Компрессорный, Малый Исток;

– чайки (сизая чайка, озерная чайка, халей) – река Исеть, опоясывающая аэродром с юго-востока на юго-запад.

In case of radio communication failure during IFR flight when it is not possible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan. In this case the crew shall maintain the assigned flight level till crossing radio navigation fix of the aerodrome of planned landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to this time indicated in the flight plan. Approach shall be carried out by reference to instruments according to the procedure established for this navigation facility. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

Local peculiarities during ATC service

Procedure of take-off from RWY 08R/26L without stop at the line-up position can be requested by a flight crew not earlier than reaching RWY 08R/26L holding position.

When using RWY 08R/26L for take-off on heading 080° and in the presence of other aircraft on final leg on the same landing heading, the flight crew, which is getting ready for take-off, by controller's instruction, shall wait for landing of aircraft at RWY 08L/26R holding position.

When using RWY 08L/26R for landing, it is necessary to take into account the peculiarity of TWY G position. This TWY is located parallel with RWY 08L/26R, at 200m north of the runway, 22.5m wide.

A transfer of control limit between "Koltsovo-Ground" controller and "Koltsovo-Tower" controller during aircraft taxiing for take-off is the moment of vacation (crossing) of TWY G, when turning (crossing) to the south segments of TWY A, B, C, E. In any case, when, after passing a transfer of control limit, the flight crew could not obtain "Koltsovo-Tower" controller's permission for further taxiing, the aircraft shall stop at RWY 08L/26R holding position until obtaining further instruction from "Koltsovo-Tower" controller.

USSS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The territory of the aerodrome is a dry short grass meadow, which is surrounding the artificial aerodrome surfaces. The agricultural fields, forest outliers, the Iset river, motor and railway roads, town buildings are located in close proximity to the territory of the aerodrome.

The dominating kinds of birds and the places of their concentrations are as follows:

– lapwings – the western part of the aerodrome, grass segments along the runway and the marshes adjoining the western and south-western boundary of the airfield;

– crow birds (grey crow, rooks, jackdaws) – grass segments around the runway and taxiways, the structures located near the aerodrome;

– blue rock pigeon – the city of Yekaterinburg, the settlements of Koltsovo, Kompresorny, Maly Istok;

– gulls (common gull, black-headed gull) – the Iset river, surrounding the aerodrome from the south-east to the south-west.

Травяные участки аэродрома в течение периода с апреля по сентябрь служат местом охоты хищных птиц. В светлое время суток – пустельга, обыкновенный канюк, черный коршун, болотный лунь, в темное время – совы. Основные направления сезонных перелетов птиц: весной – с юга на север и северо-запад, осенью – с севера и северо-запада на юг.

Период сложной орнитологической обстановки, связанный с массовым пребыванием птиц в окрестностях аэродрома Екатеринбург (Кольцово), проходит с конца марта до конца октября.

В период сложной орнитологической обстановки экипаж ВС обязан:

- перед принятием решения на вылет учитывать информацию органа ОВД об орнитологической обстановке в окрестностях аэродрома и на маршруте полета;

- перед выполнением взлета, получив информацию от органа ОВД об усложнении орнитологической обстановки (появлении стаи птиц на ВПП или прилегающей к ней территории летного поля), оценивать возможность выполнения полета. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами;

- в случае обнаружения на траектории полета воздушного судна птиц обходить их стороной или пролетать над ними;

- при подходе к аэродрому посадки, после получения информации от органа ОВД о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц – повысить осмотрительность, включить фары, повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей), при необходимости уйти на второй круг.

На аэродроме Екатеринбург (Кольцово) проводится полный комплекс мероприятий, направленный на предотвращение столкновений ВС с птицами:

- регулярное орнитологическое обследование аэродрома и прилегающей территории;

- ликвидация условий, способствующих скоплению птиц;

- активное отпугивание птиц с аэродрома спецсредствами;

- доведение до летных экипажей ВС информации об орнитологической обстановке (предупреждение о ее усложнении и возникновении орнитологической опасности на аэродроме, в окрестностях аэродрома, на маршрутах, в районе полетов).

На аэродроме Екатеринбург (Кольцово) проводятся все меры по орнитологическому обеспечению безопасности полетов вплоть до временного прекращения полетов.

Grass segments of the aerodrome serve as the hunting places for the birds of prey within the period from April till September. Such birds as kestrel, buzzard, black kite, duck hawk hunt during daylight hours and owls hunt in the night-time. The main directions of the seasonal bird migrations are as follows: in spring – from south to north and north-west, in autumn – from north and north-west to south.

The period of complicated ornithological situation connected with the mass concentration of birds in the vicinity of Yekaterinburg (Koltsovo) aerodrome takes place from the end of March till the end of October.

During the period of complicated ornithological situation the flight crew must:

- take into account the information of ATS unit about the ornithological situation in the vicinity of the aerodrome and en-route before taking a decision for departure;

- evaluate the possibility of performing a flight before carrying out a take-off, having obtained the information of ATS unit about complication of the ornithological situation (the appearance of the flock of birds on the runway or on the airfield territory adjoining the runway). Take-off under these conditions shall be carried out with switched on lights;

- avoid the birds or fly above them in case of their detection on the flight path;

- increase caution, switch on the lights, increase the control over the parameters of the engine (engines) operation during approach the aerodrome of landing, after obtaining the information of ATS unit about the complicated ornithological situation or during visual detection of birds.

A full complex of measures, applied to prevent the collision of aircraft with the birds, takes place at Yekaterinburg (Koltsovo) aerodrome as follows:

- regular ornithological survey of the aerodrome and adjoining territory;

- elimination of conditions, which favour the bird concentration;

- active frightening away of birds from the aerodrome by special means;

- informing the flight crews about the ornithological situation (warning about its complication and appearance of ornithological danger at the aerodrome, in the vicinity of the aerodrome, en-route, in the area of flights).

All measures on ornithological provision of flight safety, including temporary suspension of flight operations, take place at Yekaterinburg (Koltsovo) aerodrome.