

УСПП ПЕРМЬ/
Большое Савино
USPP PERM/
Bolshoe Savino

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

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	575452с 0560117в. В центре ВПП 575452N 0560117E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	17.6 км юго-западнее от центра г. Пермь 17.6 KM SW of the centre of Perm
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	403 фт/ 123 м/ 24.4°C 403 FT / 123 M/ 24.4°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-5 фт/ -2 м -5 FT/ -2 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	16°В (2022)/ 5.5'В 16°E (2022)/ 5.5'E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Международный аэропорт Пермь», Россия, 614515, Пермский край, Пермский муниципальный район, п. Сокол, аэропорт «Большое Савино», корпус 12 "Perm International Airport" JSC, Korpus 12, "Bolshoe Savino" Airport, P. Sokol, Permskiy Municipalnyy Rayon, Permskiy Kray, 614515, Russia Тел./Tel: (342) 299-18-25; Факс/Fax: (342) 299-17-55 E-mail: gen-dir@aviaperm.ru AFTN: УСППЫДЫБ / USPPYDYX
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСПП АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
USPP AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0300-1140 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0300-1140 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 по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД 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. Часы работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. 2100-0200 АД запасным не обеспечивает 2100-0200: AD is not AVBL as alternate 3. Тм = UTC + 5 часов LT = UTC + 5 HR

УСПП
USPP

АД 2.4
AD 2.4

СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства грузоподъёмностью до 5 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, PT/ МС-8П, СМ-4.5 TS-1, RT (equivalent to Jet A-1)/MS-8P, SM-4.5
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность 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

УСПП
USPP

АД 2.5
AD 2.5

СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больницы в г. Перми Medical post in Airport Terminal, hospitals in Perm
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Почтового отделения и банка нет. Имеются банкоматы. Post Office and bank – NIL. Cash machines – AVBL.
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСПП
USPP

АД 2.6
AD 2.6

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются средства для эвакуации весом до 72 т Equipment for removal of ACFT with mass up to 72 T is AVBL
4.	Примечания Remarks	Обеспечивается 8 категория аэродрома по противопожарному оснащению по запросу AD CAT 8 for fire fighting is provided O/R

УСПП АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
USPP AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>1-я очередь – очистка ВПП, очистка спланированной части летной полосы на ширину 10 м от границы ВПП, очистка РД В с откидыванием валов, очистка перрона и МС для первого прилетающего/вылетающего ВС, очистка огней ССО на ВПП и свободной зоны, очистка укрепленных торцов ВПП, подготовка зон КРМ и ГРМ.</p> <p>2-я очередь – очистка остальных МС и участков перрона, очистка обочин РД В на ширину 10 м, очистка подъездной дороги к зданию аэровокзального комплекса.</p> <p>3-я очередь – очистка спланированной части летной полосы до ширины 25 м, очистка свободной зоны до ширины 75 м, очистка обочин МС и перрона, устройство сопряжений очищенной и неочищенной части летной полосы с уклоном не более 1:10, очистка подъездных путей к объектам радиосвязи, внутриаэропортовых дорог, очистка подъездных путей к пожарным гидрантам.</p> <p>1. RWY, graded portion of the RWY strip to a width of 10 m from RWY edges, TWY B including removal of snow banks, apron and stands for the first ACFT that arrives to /departs from the aerodrome, RWY LGT and CWY, strengthened RWY extremities, LOC and GP areas.</p> <p>2. Remaining stands and apron segments, TWY B shoulders to a width of 10 m, access road to the Terminal building.</p> <p>3. Graded portion of the RWY strip to a width of 25 m, CWY to a width of 75 m, shoulders of apron and stands, levelling of cleared and not cleared segments of the RWY strip, providing a slope not exceeding the ratio of 1:10, access roads to radio communication facilities, inner airport roads, access roads to fire hydrants.</p>
3.	Примечания Remarks	нет NIL

УСПП АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
USPP AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Асфальт-бетон / Asphalt-Concrete МС / Stands: 1, 1A, 1B, 2, 2A – PCN 47/F/D/X/T 3, 4, 5 – PCN 67/R/C/W/T 6, 6A, 7, 7A, 8-12 – PCN 28/R/C/X/T 14, 16, – PCN 46/F/D/X/T 40, 40A, 40B, 40C, 40D, 40E – PCN 45/R/B/W/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: А – 16.0 М, бетон / Concrete, PCN 28/R/C/X/T В – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 55/R/C/W/T М – 16.0 М, бетон / Concrete, PCN 35/R/D/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoints location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	МС 14, 16 оборудованы якорными креплениями. МС 40 используется в качестве карантинной стоянки. РД 4, 5, 6, 7, 8 ВС гражданской авиацией не используются. Stands 14, 16 are equipped with mooring anchors. Stand 40 is used as an isolated quarantine stand. TWY 4, 5, 6, 7, 8 are not AVBL for civil aviation ACFT.

USPP	AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.
------	--------	--

USPP AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

See GEN 3.1.6. “Electronic Terrain and Obstacle Data” of AIP Russia

USPP AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

Federal Air Transport Agency

УСПП
USPP

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 наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordi- nates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of preci- sion APCH RWY
1	2	3	4	5	6
03	045°55' 030°	3204x49	PCN 55/R/C/W/T Reinforced Concrete	575416.15N 0560006.96E 575528.20N 0560226.80E -5 FT / -1.6 M	THR 383 FT / 116.9 M TDZ 390 FT / 119 M
21	225°55' 210°	3204x49	PCN 55/R/C/W/T Reinforced Concrete	575528.20N 0560226.80E 575416.15N 0560006.96E -5 FT / -1.6 M	THR 393 FT / 119.8 M TDZ 400 FT / 122 M
Уклон ВПП и концевой по- лосы торможе- ния	Размеры конце- вой полосы тор- можения (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
0.33%	нет/NIL	150x150	3504x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
0.23%	нет/NIL	150x150	3504x300	нет/NIL	

УСПП
USPP

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 ди- станция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
03	3204	3354	3204	3204	нет/NIL
From TWY C	2004	2154	2004	–	нет/NIL
From TWY B	1289	1439	1289	–	нет/NIL
21	3204	3354	3204	3204	нет/NIL
From TWY B	1937	2087	1937	–	нет/NIL

УСПП
USPP

АД 2.14
AD 2.14

ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначе- ние ВПП	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет огра- нчитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания
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
03	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3200 M, 60 M 2600 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
21	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3200 M, 60 M 2600 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УСПП АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
USPP AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

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

УСПП АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
USPP AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	На РД В / On TWY В: 575502.98N 0560124.64E –
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	401 FT / 122 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Бетон / Concrete, PCN 55/R/C/WT, дневная маркировка / day marking
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	Для взлета/посадки может использоваться ВПП RWY can be used for take-off/landing operations Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСПП АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
USPP AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	1. Пермь / Большое Савино диспетчерская зона Perm / Bolshoe Savino CTR: окружность радиусом 50 км с центром a circle radius of 50 KM centred at 575452N 0560117E 2. Пермь / Большое Савино диспетчерский район Perm / Bolshoe Savino CTA: 584431N 0563509E – 574932N 0580534E – 572205N 0565639E – 571234N 0555324E – 572556N 0545020E – 574313N 0543626E – 580318N 0544701E – 580936N 0545802E – 581921N 0545157E – 584300N 0551200E – 584431N 0563509E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	1. Пермь / Большое Савино диспетчерская зона Perm / Bolshoe Savino CTR: от земли до FL080 / GND – FL080 2. Пермь / Большое Савино диспетчерский район Perm / Bolshoe Savino CTA: выше 600 м / 2000 фт AMSL до FL200 above 600 M / 2000 FT AMSL – FL200
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Пермь-Подход, Пермь-Круг, Пермь-Старт Perm-Approach, Perm-Radar, Perm-Start рус, англ RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	3700 фт/ (1000) м 3700 FT/ (1000) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УСПП
USPP

АД 2.18
AD 2.18

СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
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	к/с H24	Emergency FREQ
ДПП APP	Пермь-Подход Perm-Approach	127.100	к/с H24	нет NIL
		124.000	п/з O/R	Reserve FREQ
ДПК TWR	Пермь-Круг Perm-Radar	121.700	к/с H24	нет NIL
		124.000	п/з O/R	Reserve FREQ
СДП TWR	Пермь-Старт Perm-Start	124.000	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Пермь-АТИС Perm-ATIS	126.400	к/с H24	RUS, ENG
	Пермь-Транзит Perm-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Пермь-Перрон Perm-Apron	118.800	к/с H24	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground technical personnel during towing and start-up

УСПП
USPP

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	Обозна чения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operatio n	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VORDME (16°B/–) (16°E/–)	ПЕР PER	108.2 CH 19X	к/с H24	575514.5N 0560142.1E	120 M/ 400 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 03 LOM 03	БК BK	705	к/с H24	575243.1N 0555706.8E			210°MAG/4.1 KM RWY 03 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 03 LMM 03	К K	345	к/с H24	575350.2N 0555916.6E			210°MAG/1.2 KM RWY 03 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 21 ILS кат. II (16°B/–) LOC 21 ILS CAT II (16°E/–)	ИПЬ IPX	109.9	к/с H24	575406.6N 0555948.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 21 GP 21		333.8	к/с H24	575524.5N 0560206.2E			3.0°, RDH 17.5 M/57 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 21 LOM 21	ПЬ PX	705	к/с H24	575658.6N 0560521.8E			030°MAG/4.0 KM RWY 21 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 21 LMM 21	Ь X	345	к/с H24	575551.2N 0560311.4E			030°MAG/1.0 KM RWY 21 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 03 GLS кат. I GBAS (H) 03 GLS CAT I	G03A	CH 20665	к/с H24			37	3.0°, TCH 15.0 M/50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 21 GLS кат. I GBAS (H) 21 GLS CAT I	G21A	CH 21076	к/с H24	575514.1N 0560116.0E		37	3.0°, TCH 17.4 M/57 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS) RNP (GNSS)	УСПП USPP	114.350 CH 22309	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

**УСПП АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА****1. Аэропортовые правила**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавто-машинами.

В местах пересечения маршрута руления с маршрутом движения спецтранспорта руление осуществлять на пониженной скорости, при повышенном внимании экипажа.

Руление и буксировка ВС производятся по установленным маршрутам с разрешения диспетчера СДП на частоте 124.000 МГц.

Буксировка ВС производится под руководством специалиста службы наземного обслуживания ВС.

Движение ВС на рабочей площади (РД, перрон) осуществляется за машиной сопровождения (лидирования), оборудованной двухсторонней связью, проблесковым маяком и табло «следуй за мной», круглосуточно. Машина сопровождения используется для сопровождения ВС по маршрутам руления при вылете от точки запуска до занятия ВПП, при прилете с момента освобождения ВПП до МС. При лидировании ВС дистанция между ВС и автомобилем сопровождения должна быть не менее одной длины сопровождаемого ВС, но не более 100 м.

Руление ВС по РД А и РД М до МС 1 на тяге собственных двигателей запрещено. Разрешается размещение ВС на РД М (от РД А до МС 1 на перроне) буксировкой.

Освобождение и занятие ВПП по РД В осуществлять строго по оси руления, на минимальной скорости.

Заруливание/выруливание на/с МС 4, МС с 6 по 14 производится буксировкой.

Процедура противообледенительной обработки (ПОО) ВС производится на следующих местах перрона:

- специальной стоянке № 40;
- местах стоянок;
- точках запуска 1, 2, 3, 4.

2. Руление на места стоянки и с них**Прибытие**

Заруливание и установка ВС на МС 40 носом к ВПП 03/21 производится на тяге собственных двигателей при отсутствии ВС на точках запуска 1 и 2.

На МС 9-12, 14, 16 разрешена установка вертолетов Ми-8 и классом ниже.

Разрешено самостоятельное заруливание/выруливание самолетов с размахом крыла не более 30.5 м (кроме B737, SUPERJET-100), вертолетов Ми-8 и классом ниже на/с МС 40А, 40В, 40С, 40Д, 40Е.

Разрешается установка на:

- МС 2 ВС с длиной фюзеляжа не более 52 метров;
- МС 3 ВС с длиной фюзеляжа не более 44.51 метров;
- МС 5 ВС с длиной фюзеляжа не более 40.5 метров;
- МС 1, 2 ВС с размахом крыла не более 30.5 м (кроме B737, SUPERJET-100) носом к ВПП. Заруливание осуществляется через свободную МС (на МС 1 через МС 2, на МС 2 через МС 1);
- МС 4 ВС с размахом крыла до 27.1 м, носом к ВПП. Заруливание осуществляется через свободную МС 5;

USPP AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**1. Airport regulations**

Movement of aircraft on the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing using special tow tractors.

At intersections of taxi routes for ACFT and routes for special vehicles, flight crews shall taxi at reduced speed, exercising extreme caution.

ACFT shall taxi and be towed in accordance with the established routes after obtaining clearance of «Perm-Start» controller on FREQ 124.000 MHz.

Tow operations shall be carried out under the supervision of the ground handling service specialist.

Taxi and tow operations on AD movement area (TWY, apron) shall be carried out under assistance of the «Follow-me» vehicle equipped for maintaining two-way radio communication, with flashing lights and «Follow-me» sign on LED display 24 hours a day. Assistance of the «Follow-me» vehicle is provided for taxi operations of departing ACFT along the taxi routes from start-up point to the RWY and for taxi operations of arriving ACFT after RWY vacate to the stand. When an ACFT is escorted by the «Follow-me» vehicle, a distance of not less than ACFT length, but not more than 100 m, must be maintained between the ACFT and the «Follow-me» vehicle.

Taxiing of ACFT via TWY A and TWY M to stand 1 under own engines power is prohibited. Parking of ACFT on TWY M (from TWY A to stand 1) is permitted under tow.

ACFT shall taxi onto and vacate the RWY via TWY B strictly along the centre line, at reduced speed.

ACFT shall taxi into/out of stands 4, 6-14 under tow.

ACFT de/anti-icing treatment is conducted on the apron:

- on the designated stand 40;
- on other stands;
- at start-up points 1, 2, 3, 4.

2. Taxiing to and from stands**Arrival**

ACFT shall taxi into stand 40 under own engines power for parking facing RWY 03/21, provided start-up points 1, 2 are vacant.

Stands 9-12, 14, 16 are AVBL for parking of Mi-8 and class below HEL.

Stands 40A, 40B, 40C, 40D, 40E are AVBL for ACFT with a wingspan not exceeding 30.5 m (except for B737, Superjet-100 ACFT), Mi-8 and class below HEL to taxi in/taxi out under own engines power.

Stands are AVBL for parking of ACFT:

- stand 2 is AVBL for parking of ACFT with fuselage not exceeding 52 m in length;
- stand 3 is AVBL for parking of ACFT with fuselage not exceeding 44.51 m in length;
- stand 5 is AVBL for parking of ACFT with fuselage not exceeding 40.5 m in length;
- stands 1, 2 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan not exceeding 30.5 m (except for B737, Superjet-100 ACFT) facing the RWY. ACFT shall taxi into stand 1 through vacant stand 2 and into stand 2 through vacant stand 1;
- stand 4 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan up to 27.1 m facing the RWY. ACFT shall taxi into the stand through vacant stand 5;

- MC 5 BC с размахом крыла до 22.0 м, носом к ВПП. Заруливание осуществляется через свободную MC 4;

- MC 7A:

a) разрешается установка BC с длиной фюзеляжа не более 46 м и размахом крыла не более 36 м, установка/выпуск BC на/с точку запуска осуществляется буксировкой;

b) разрешено самостоятельное заруливание/выруливание самолетов с размахом крыла не более 30.5 м (кроме B737, Superjet-100) при свободных MC 6 и MC 9;

- MC 40C, 40D, 40E BC с размахом крыла не более 36 м. Установка BC на MC осуществляется на тяге собственных двигателей за машиной сопровождения, выход BC с MC осуществляется буксировкой;

- MC 1A, 1B, 2A BC с размахом крыла не более 36 м. Установка BC на MC осуществляется на тяге собственных двигателей за машиной сопровождения, выход BC с MC осуществляется буксировкой.

BC с опасными грузами, а также BC, которое необходимо изолировать, устанавливаются на РД М буксировкой.

Отправление

Запуск двигателей на MC 40, на перроне в точках запуска 1, 2, 3, 4 производится без ограничений.

Запуск двигателей BC на MC 6, 7, 8, 9, 10, 14, 16 производится от вспомогательной силовой установки (APU) при установке BC носом к ВПП.

Выруливание BC на тяге собственных двигателей разрешается при следующих условиях:

- работа двигателей на режиме не более 0.42 номинала;

- BC иностранного производства, на режиме работы двигателей не более 55% (по оборотам вентилятора).

При невозможности соблюдения вышеуказанных условий, BC буксируется в точку запуска.

Запуск двигателей BC при буксировке ЗАПРЕЩЕН.

Разрешается запуск одного двигателя от установки воздушного запуска на стоянке, при неисправной основной системе запуска на BC, с дальнейшей буксировкой и запуском остальных двигателей на точке запуска по запросу командира BC.

Выруливание на исполнительный старт и взлет вылетающему BC разрешается, если между ним и заходящим на посадку BC обеспечивается безопасный интервал.

При запуске двигателей BC в ТЗ 3, ЗАПРЕЩАЕТСЯ буксировка BC с MC 4-6 в ТЗ 1. При буксировке BC с MC 4-6 в ТЗ 1, ЗАПРЕЩАЕТСЯ запуск двигателей в ТЗ 3.

Для опробования и гонки двигателей BC используются MC 40A с установкой носом к РД В.

3. Зона стоянки для вертолетов

Руление вертолетов на ползковом шасси выполняется по воздуху в точку взлета (с точки посадки) на ВПП 03/21 по линии разметки.

Заруливание/выруливание вертолетов Ми-8 и классом ниже на/с MC 9-12 и MC 14, 16 производится буксировкой. Запуск и останов двигателей осуществляется только в точке запуска.

- stand 5 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan up to 22.0 m facing the RWY. ACFT shall taxi into the stand through vacant stand 4;

- stand 7A is AVBL for parking of:

a) ACFT with fuselage not exceeding 46 m in length and wingspan not exceeding 36 m; ACFT shall be towed from the start-up point onto the stand and from the stand to the start-up point;

b) ACFT with wingspan not exceeding 30.5 m (except for B737, Superjet-100); ACFT shall taxi into/out of the stand under own engines power, provided stands 6 and 9 are vacant;

- stands 40C, 40D, 40E are AVBL for parking of ACFT with a wingspan not exceeding 36 m. ACFT shall be parked onto the stands under own engines power under assistance of the "Follow-me" vehicle and taxi out of the stands under tow;

- stands 1A, 1B, 2A are AVBL for parking of ACFT with a wingspan not exceeding 36 m. ACFT shall be parked onto the stands under own engines power under assistance of the "Follow-me" vehicle and taxi out of the stands under tow.

ACFT carrying dangerous goods on board and ACFT that need to be isolated shall be parked on TWY M under tow.

Departure

No limitations are imposed on engine start-up operations on stand 40, start-up points 1, 2, 3, 4 located on the apron.

APU shall be employed to start ACFT engines on stands 6, 7, 8, 9, 10, 14, 16, provided ACFT are parked facing the RWY.

Taxiing under own engines power is permitted as follows:

- under engines operation mode not exceeding 0.42 of N_1 ;

- for foreign-made ACFT – under engines power not exceeding 55% (by fan revolutions per minute).

If unable to adhere to the above-mentioned conditions, ACFT shall be towed to the start-up point.

Start the ACFT engines while towing is PROHIBITED.

It is permitted to start one engine on the stand using the air start unit, when APU is inoperative, after that, upon request of the pilot-in-command, ACFT shall be towed to the start-up point to start the remaining engines.

Departing ACFT are permitted to taxi to the line-up position and take off, if a safe distance to arriving ACFT executing approach is provided.

Towing of ACFT from stands 4-6 to start-up point 1 during engine start-up operations at start-up point 3 is PROHIBITED. ACFT engines start-up at start-up point 3 is PROHIBITED, when ACFT are being towed from stands 4-6 to start-up point 1.

Stand 40A is used for engines run-up, provided ACFT is parked facing TWY B.

3. Parking area for helicopters

Skid equipped helicopters shall air taxi to take-off point (from landing point) located on RWY 03/21 along the marking.

Mi-8 and class below HEL shall taxi into/out of stands 9-12 and stands 14, 16 under tow. Engines start-up and shutdown operations are permitted only at start-up points.

4. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП

С аэродрома выполняются полеты ВС государственной авиации, рейсовые, тренировочные, контрольно-испытательные полеты и полеты по выполнению авиационных работ ВС гражданской авиации.

В случае интенсивного воздушного движения в районе аэродрома РП предоставляется право временно прекращать тренировочные полеты ВС гражданской авиации.

5. Ограничение полетов вертолетов

При заходе на посадку ВС категории А и вертолетов по ПВП разрешается заход с курсом обратным посадочному (против ветра) без переключения РТС посадки на другое направление, если позволяют метеоусловия и отсутствуют ВС, выполняющие заход на посадку или взлет с рабочим стартом.

УСПП АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА**1. Общие положения**

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

При наличии специальных метеорологических условий, например при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т. д. в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира ВС может отклониться от положений, изложенных ниже, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

2. Ограничения

Процедуры не применяются в случаях:

- отказа на этапе взлёта одного из двигателей;
- если ВПП грязная и мокрая;
- при горизонтальной видимости менее 2000 м;
- при боковой составляющей ветра (с учетом порывов) более 8 м/сек;
- при попутной составляющей ветра (с учетом порывов) более 2 м/сек;
- при прогнозировании или сообщении о наличии сдвига ветра или когда ожидается, что грозы могут повлиять на условия взлета и набора высоты.

Ограничения на взлет

Экипажами ВС используется следующая специальная процедура при взлете:

- 1) на этапе взлета и набора высоты 1870 фт/(450)* м:
 - режим взлетный;
 - убираются шасси;
 - механизация крыла (закрылки и предкрылки) находятся во взлетном положении;
 - набор высоты выполняется на приборной скорости $V_{2+(20-40)}$ км/час с выдерживанием курса взлета.
- 2) на высоте 1870 фт/(450)* м:
 - установить номинальный режим работы двигателей.
- 3) с высоты 1870 фт/(450)* м до высоты 3350 фт/(900)* м:
 - режим номинальный, механизация крыла (закрылки и предкрылки) находятся во взлетном положении;
 - набор высоты производится на приборной скорости $V_{2+(20-40)}$ км/час с учетом ограничений по углу тангажа.

4. Training and practice flights, technical test flights, use of the runway

AD is AVBL for flights of state aviation ACFT, scheduled flights, practice flights, test check flights and flights of civil aviation ACFT carrying out aerial work.

In the event of increased air traffic in the terminal area, Flight Control Officer has the right to suspend flight operations of civil aviation ACFT.

5. Helicopter traffic – limitation

CAT A ACFT and HEL executing approach under VFR are permitted to proceed on back course using radio navigation aids set to initial heading, provided weather conditions are suitable and there are no ACFT executing approach or take-off on active heading.

USPP AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**1. General provisions**

Noise abatement procedures during take-off and climb shall be employed by flight crews of all aircraft.

If special meteorological conditions, such as considerable wind, cumulonimbus clouds and etc. occur in arrival and approach sectors, ATS unit may at own discretion or by pilot-in-command's request deviate from the provisions given below, if it is considered necessary for safety reasons.

2. Restrictions

NAP procedures shall not be employed when:

- one of the engines failed during take-off;
- runway is dirty and wet;
- horizontal visibility is below 2000 m;
- cross-wind component (including gusts) exceeds 8 m/s;
- tail-wind component (including gusts) exceeds 2 m/s;
- wind shear is forecasted or reported, or it is expected that thunderstorms may affect the conditions of ACFT take-off and climb.

Take-off restrictions

Flight crews shall employ the following special procedure during take-off:

- 1) during take-off and climb to 1870 фт/(450)* м:
 - maintain take-off power;
 - retract landing gear;
 - set flaps and slats in take-off position;
 - climb at $IAS V_2 + (20-40)$ km/h maintaining take-off heading.
- 2) at 1870 фт/(450)* м:
 - set engines to rated power.
- 3) from 1870 фт/(450)* м up to 3350 фт/(900)* м:
 - maintain rated power, flaps and slats in take-off position;
 - climb at $IAS V_2 + (20-40)$ km/h, taking into consideration pitch angle constraints.

4) на высоте 3350 фт/(900)* м:

- убрать закрылки;
- разгон до скорости набора высоты согласно РЛЭ.

Ограничения на посадку

Уход на второй круг без захода на город Пермь.

* – относительно уровня аэродрома.

УСПП АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры полетов по ППП

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

Органом ОВД в целях обеспечения вертикального эшелонирования может быть назначена любая высота, кратная 100 фт, в диапазоне высот 2200-3700 фт.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами, позволяющими трактовать полученное указание органа ОВД применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футы QNH - метры QFE).

Приоритетными являются SID и STAR с использованием методов зональной навигации (RNAV) на основе спутниковых систем (GNSS). При невозможности выдерживания SID и STAR с использованием методов зональной навигации RNAV (GNSS) экипаж обязан доложить об этом органу ОВД.

На аэродроме применяется визуальный заход на посадку (ВЗП). При выполнении визуального захода на посадку экипаж обязан учитывать наличие в районе аэродрома: запретных зон USP230, USP232 и USP233; зон ограничения USR923, USR924, USR925 и USR926.

2. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль с использованием вторичного обзорного радиолокатора является основным способом наблюдения.

Необходимость радиолокационного наведения определяется органом ОВД исходя из анализа воздушной обстановки или осуществляется по запросу экипажа.

Потеря радиосвязи

Экипаж ВС дополнительно к установленным процедурам обязан прослушивать на частоте ДПРМ 705 кГц информацию и указания диспетчера.

1) При потере радиосвязи при вылете экипажу ВС продолжить выполнение полета, выдерживая маршрут и профиль разрешенного SID.

При принятии решения о возврате на аэродром вылета:

- следовать до окончания SID, далее в точку начала ближайшего, по возможности основного STAR RNAV (GNSS);
- выдерживать маршрут и профиль схемы STAR;
- выполнить заход на посадку по установленной схеме, по возможности основной системе захода ILS, и произвести посадку.

Примечание:

В случаях, когда произвести посадку после взлета на аэродроме Пермь/Большое Савино не представляется возможным (по метеорологическим условиям, или если масса воздушного судна превышает посадочную и нет условий для слива топлива и др.), экипажу ВС выполнить необходимые стандартные процедуры полёта в соответствующей для STAR зоне ожидания на FL070.

4) at 3350 ft/(900)* m:

- retract flaps;
- accelerate to climbing speed in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

Landing restrictions

Missed approach procedure does not require overflying the city of Perm.

* – above aerodrome level (AAL).

USPP AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Procedures for IFR flights

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

ATS unit can assign any altitude divisible by 100 ft within the range 2200 ft-3700 ft to provide vertical separation.

Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure must have conversion tables allowing to interpret the obtained instruction of the ATS unit relating to the available equipment (for example, conversion table feet QNH - metres QFE).

RNAV (GNSS) SID and RNAV (GNSS) STAR are considered priority procedures. If unable to maintain RNAV (GNSS) SID/STAR procedures, flight crew must report to the ATS unit.

Perm/Bolshoe Savino AD is AVBL for visual approach operations. If intended to execute visual approach flight crew must take into consideration prohibited areas USP230, USP232, USP233 and restricted areas USR923, USR924, USR925 and USR926 located in the terminal area.

2. ATS surveillance procedures

Radar control with employment of secondary surveillance radar is the basic surveillance method.

The necessity to apply radar vectoring is determined by the ATS unit based on air situation analysis or vectoring is provided upon request of the flight crew.

Communication failure

Flight crew must maintain a listening watch on LOM FREQ 705 kHz for information and controller's instructions in addition to following the prescribed communication failure procedures.

1) In the event of radio communication failure after take-off flight crew shall continue the flight maintaining the track and profile of the cleared SID.

If a decision was taken to return to the aerodrome of departure, flight crew shall:

- proceed to SID termination point, and then to the significant point of the nearest (basic, if practicable) RNAV (GNSS) STAR procedure;
- maintain STAR track and profile;
- execute approach in accordance with the established procedure (ILS approach procedure, if practicable) and land at the aerodrome.

Note:

If unable to land at Perm/Bolshoe Savino aerodrome after take-off (due to weather conditions or in case ACFT mass exceeds maximum landing mass and there is no possibility to dump fuel), flight crew shall hold in the holding area of the relevant STAR at FL070.

После этого выполнить выход из зоны ожидания, произвести заход на посадку по установленной схеме и посадку на аэродроме Пермь/Большое Савино.

При принятии решения о следовании на аэродром назначения следовать до окончания SID, выдерживая маршрут и профиль схемы, набор эшелона по маршруту полета осуществлять в соответствии с FPL.

2) При потере радиосвязи при следовании на аэродром Пермь/Большое Савино экипажу ВС:

- продолжить выполнение полета, выдерживая маршрут и профиль STAR, по возможности основного STAR RNAV (GNSS);

- выполнить заход на посадку по установленной схеме и произвести посадку.

3) При потере радиосвязи при/после ухода на второй круг:

- продолжить выполнение полета, выдерживая маршрут и профиль схемы ухода на второй круг, в соответствующую зону ожидания на FL070;

- выполнить заход на посадку по установленной схеме и произвести посадку.

Примечание:

При принятии решения следовать на запасной аэродром экипаж ВС выдерживает маршрут и профиль схемы SID до выхода из района аэродрома.

3. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры LVP для взлета вводятся органом ОВД аэродрома установленной фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости*», посредством информации АТИС или передаются по каналам авиационной связи, если не получено подтверждение о приеме сводки АТИС, в которую включена данная информация.

В период действия LVP ЗАПРЕЩАЮТСЯ:

- взлеты не от начала ВПП;
- взлеты без остановки на исполнительном старте.

ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP):

- ВПП 03/21 – для взлёта;
- РД В – для руления.

Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

LVP вводятся органом ОВД аэродрома для взлета в условиях дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 метров.

LVP для взлёта отменяются при улучшении дальности видимости на ВПП (RVR) 550 метров или более и наличии тенденции к улучшению погодных условий.

4. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП в районе аэродрома ниже эшелона перехода выполняются на абсолютных высотах по давлению QNH кратных 100 фт в диапазоне высот от минимальной безопасной абсолютной высоты до высоты 3700 фт (абсолютная высота перехода).

Перевод шкалы давления высотомера с QNH района на QNH аэродрома (QFE аэродрома по запросу) и обратно производится экипажем на границе диспетчерской зоны по команде органа ОВД.

After that, ACFT shall leave the holding area, execute approach in accordance with the established procedure and land at Perm/Bolshoe Savino AD.

If a decision was taken to proceed to the destination aerodrome, flight crew shall proceed to SID termination point, maintaining SID track and profile, climbing to the flight level along the flight route in accordance with FPL.

2) In the event of radio communication failure when proceeding to Perm/Bolshoe Savino AD flight crew shall:

- continue the flight maintaining STAR track and profile (basic RNAV (GNSS) STAR, if practicable);

- execute approach in accordance with the established procedure and land at the aerodrome.

3) In the event of radio communication failure during/after missed approach, flight crew shall:

- continue the flight maintaining the track and profile of the missed approach procedure and join the relevant holding area at FL070;

- execute approach in accordance with the established procedure and land at the aerodrome.

Note:

If a decision was taken to proceed to an alternate aerodrome, flight crew shall maintain SID track and profile until ACFT leaves the terminal area.

3. Low visibility procedures

Application of Low visibility procedures

Low visibility procedures to support departure operations are implemented by the ATS unit using the phrase: "*Low visibility procedures in progress*" that is included in ATIS broadcast or transmitted via communication channels, if receipt of ATIS broadcast containing this information was not acknowledged by the flight crew.

When LVP are in force it is PROHIBITED:

- to take off not from the beginning of the runway;
- to take off without stop at the line-up position.

RWY and relevant equipment approved for low visibility operations:

- RWY 03/21 is used for take-off operations;
- TWY B is used for taxi operations.

Weather conditions for applying low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented by the ATS unit to support take-off operations, when RVR is below 550 m.

Low visibility procedures, implemented to support take-off operations, are cancelled by the ATS unit, when RVR is 550 m or above and improvement of weather conditions is expected.

4. Procedures for VFR flights

VFR flights in the terminal area below the transition level shall be operated at altitudes based upon QNH pressure divisible by 100 ft within the range from MSA up to 3700 ft (transition altitude).

Flight crew shall change pressure scale of the barometric altimeter from area QNH to aerodrome QNH (aerodrome QFE - O/R), when ACFT enters CTR and from aerodrome QNH to area QNH, when ACFT leaves CTR by the instruction of the ATS unit.

В качестве взлетно-посадочных площадок для вертолетов используются ВПП, РД В. При наличии на части ВПП метеорологических явлений или дыма, ухудшающих видимость до значений ниже минимума, по согласованию с органом ОВД вертолетам разрешен взлет или посадка в той части ВПП, где видимость соответствует минимуму КВС.

Выход из диспетчерской зоны на заявленные маршруты полетов обеспечивается органом ОВД заданием условий (высоты и направления).

Вход в диспетчерскую зону осуществляется с разрешения органа ОВД. Заход на посадку, а также полет в диспетчерской зоне транзитом по заявленному маршруту обеспечивается органом ОВД заданием условий (высоты и направления) в целях эшелонирования воздушного движения.

УСПП АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена сезонной (весенне-летняя, осенняя) и суточной (0000-1700) миграцией птиц. Частота перелетов составляет от 3 до 5 стай в час, с пересечением ВПП с запада на восток в утренние часы и в обратном направлении в вечернее время.

Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 700 фт до 2400 фт. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 10300 фт.

В 8 км от аэродрома с северо-востока на запад протекает река Кама, обуславливающая наличие и перелеты чаек (апрель-октябрь).

Основные миграционные пути проходят двумя потоками с юга на север весной и в обратном направлении осенью.

При наступлении потепления (апрель-май) и похолодания (сентябрь-октябрь) возрастает массовый миграционный перелет птиц, особенно интенсивно при отсутствии осадков, слабом ветре и высокой облачности в утреннее и вечернее время.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

Орган ОВД во время взлета и захода на посадку ВС (только в светлое время суток) в пределах визуальной видимости осуществляет наблюдение за наличием птиц на траектории полета ВС и на летной полосе. При обнаружении птиц орган ОВД информирует экипаж ВС, выполняющего взлет или заход на посадку.

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

2. Передача информации

Информация об орнитологической обстановке, полученная от оператора аэродрома, включается в сообщение АТИС или передается по каналам авиационной связи, если не получено подтверждение о приеме сводки АТИС, в которую включена данная информация.

RWY and TWY B are used as HEL take-off/landing sites. If presence of weather phenomena or smoke on part of the RWY deteriorates visibility to the value below the minimum, HEL are permitted to take off from or land on the part of the RWY, where visibility conforms to the minimum of the pilot-in-command by clearance of the ATS unit.

ACFT shall leave CTR to join the flight routes specified in FPL under radar vectoring applied by the ATS unit.

ACFT shall enter CTR after obtaining clearance of the ATS unit. ACFT shall execute approach and transit through CTR under radar vectoring provided by the ATS unit to ensure separation between ACFT.

USPP AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal (spring-summer, autumn) and daily (0000-1700) bird migration. The intensity of bird migration – 3-5 flocks per hour that cross the runway from west to east in the morning and in the opposite direction in the evening hours.

The majority of birds migrate at 700 - 2400 ft. Certain bird species may fly at heights up to 10300 ft.

The river Kama that flows from the north-east to the west at DIST 8 km from the aerodrome favours concentration and migration of gulls from April to October.

Main migration routes pass from south to north in spring and in the opposite direction in autumn.

Migration of birds increases when weather gets warmer (April – May) or colder (September – October), becoming especially intense when there is no precipitation, the wind is light and ceiling is high in the morning and in the evening.

Radar monitoring of bird migrations is not AVBL.

During ACFT take-off and approach (only in daylight hours) ATS unit keeps a close watch on presence of birds on the flight path and on the runway strip within visual range. If birds are detected, ATS unit informs the flight crew of the ACFT executing take-off or approach.

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

2. Information broadcast

Information on the ornithological situation received from the aerodrome operator is included in ATIS broadcast or transmitted via communication channels, if the flight crew has not acknowledged receipt of ATIS broadcast which included this information.

УСПП АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
USPP AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 USPP-31 AD 2.1 USPP-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 03/21	AD 2.1 USPP-33
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 USPP-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 USPP-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 USPP-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 USPP-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 03	AD 2.1 USPP-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 21	AD 2.1 USPP-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 03	AD 2.1 USPP-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 21	AD 2.1 USPP-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 03	AD 2.1 USPP-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 21	AD 2.1 USPP-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 03	AD 2.1 USPP-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 21	AD 2.1 USPP-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 21	AD 2.1 USPP-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 21	AD 2.1 USPP-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I RWY 21	AD 2.1 USPP-99
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 03	AD 2.1 USPP-101
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 21	AD 2.1 USPP-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 03	AD 2.1 USPP-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 21	AD 2.1 USPP-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 03	AD 2.1 USPP-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 21	AD 2.1 USPP-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 03	AD 2.1 USPP-107
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 21	AD 2.1 USPP-108
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 03/21	AD 2.1 USPP-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 03	AD 2.1 USPP-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 21	AD 2.1 USPP-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 03	AD 2.1 USPP-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 21	AD 2.1 USPP-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 03	AD 2.1 USPP-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 21	AD 2.1 USPP-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 03	AD 2.1 USPP-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 21	AD 2.1 USPP-158