

УХВВ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА. УХВВ ВЛАДИВОСТОК/Кневичи  
UHWW AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME. UHWW VLADIVOSTOK/Knevichi

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	432353с 1320856в. 432353N 1320856E.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	38 км СВ г. Владивостока, 5.6 км СЗ г. Артема 38 KM NE of Vladivostok, 5.6 KM NW of Artem
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	59 фт/ 18 м/ 26°C 59 FT/ 18 M/ 26°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	28 м 28 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	11°З (2020)/ 4.2°З 11°W (2020)/ 4.2°W
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	АО «Международный аэропорт Владивосток», Россия, 692756, Приморский край, г. Артём, ул. Владимира Сайбея, 41. Joint stock company "Vladivostok International Airport", 41, Ulitsa Vladimira Saybelya, Artem, Primorskiy Kray, 692756, Russia. Тел./Tel.: (423) 230-69-99 Факс/Fax: (423) 230-69-06 E-mail: via@vvo.aero AFTN: УХВВАПБФ, УХВВАПЦС, УХВВАПЗТ (Брифинг) / UHWWAPBF, UHWWAPCS, UHWWAPZT (Briefing)
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

УХВВ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
UHWW AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 2200-0700 ПТ: 2200-0600 СБ, ВС, празд: не работает MON-THU: 2200-0700 FRI: 2200-0600 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с ПН 0700-0900: - производятся строительно-монтажные работы на рабочей площади аэродрома и взлетно-посадочные операции не осуществляются (кроме поисково-спасательных ВС Ми-8 и Ан-26 по согласованию); - прием/выпуск ВС, обеспечение запасным по согласованию; - оценка состояния рабочей площади не производится.

	AD OPR HR: H24 MON 0700-0900: - AD is not AVBL for arrival/departure (except for search and rescue flights of Mi-8 and An-26 ACFT – by prior arrangement) due to construction works on the AD movement area; - AVBL as alternate and for arrival/departure of ACFT by prior arrangement; - info about condition of AD movement area is not provided. 2. Тм = UTC + 10 часов LT = UTC + 10 HR
--	--

**УХВВ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**  
**UHWW AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн Equipment for handling of cargo up to 7 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/нет TS-1, RT/ NIL
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	Специальное оборудование, инструмент и расходные материалы для технического обслуживания и мелкого ремонта ВС силами специалистов АО «Авиакомпания «Аврора». Special equipment, tools and expendable materials for ACFT maintenance and minor repairs using resources of «Aurora» Airlines» JSC.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УХВВ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**UHWW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, электропоезд Bus, taxi, commuter train
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, санитарный автомобиль, специальный автомобиль для доставки лиц с ограниченной физической способностью, больница и служба скорой помощи в г. Артёме Medical post in the airport Terminal, rest room, medical vehicle, special vehicle for transportation of passengers with disabilities, hospital and ambulance service in Artem.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банкоматы в аэровокзале, банки и почтовые отделения в г. Артёме Cash machines in the Airport Terminal, banks and post offices in Artem
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХВВ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.  
UHWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 9 для ВПП 07R/25L H24, CAT 9 for RWY 07R/25L
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется. Пожарные автомобили, находящиеся на дежурстве – 5 шт. Суммарный запас ОТС – 43700 л. Пенообразователя – 4300 л. Санитарный автомобиль ГАЗ 32214 – 1 шт. Автомобиль повышенной проходимости УАЗ-220695-04 для обеспечения руководства по ликвидации ЧС – 1 шт. Устройства для покрытия ВПП пеной, обеспечивающие нанесение пены за 10 минут от начала подачи пены. AVBL. Fire fighting vehicles – 5 units. Total stock of fire-extinguishing agent – 43700 litres. Foam generating agent – 4300 litres. GAZ 32214 medical vehicle – 1 unit. UAZ-220695-04 heavy duty vehicle for providing guidance of response to emergency situation – 1 unit. RWY foaming facilities that foam RWY within 10 minutes.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	<b>Оборудование общего пользования:</b> Тягач аэродромный SP300-50 – 2 ед. Тягач аварийный МАЗ АА/701 – 1 ед. Автомобиль KIA BONGO – 1 ед. Аэродромный источник питания GA150 – 1 ед. Автомобильная цистерна МАЗ-5334 – 2 ед. Фронтальный погрузчик – 1 ед. Автомобиль с краном-манипулятором – 1 ед. Грейдер – 1 ед. КамАЗ-55111 – 1 ед. <b>Специализированное оборудование:</b> Водило буксировочное – 1 ед. Аварийный пневмотканевый подъемник АПТП-25 (MARS 25 T) – 4 к-та Аварийный пневмотканевый подъемник АПТП-40 (MARS 40 T) – 2 к-та Устройство для буксировки и подъема ВС БПС-12-40 – 1 к-т Универсальная швартовочная система для гражданских ВС (УШСГВС) – 1 к-т Устройство для подъема самолета УПС-60 – 1 к-т Устройство для буксировки УБ-60 – 1 к-т Настил гибкий аварийный НГА – 1 к-т (21 шт.) Тележка для эвакуации ВС ЭТ-80 – 1 ед. Винтовой дизельный передвижной компрессор ATMOS PDP 20 – 1 ед. Техническая аптечка – 1 ед. Гидравлический домкрат ТМН CR15-00-00 – 1 ед. Имеется подготовленный персонал для эвакуации ВС, потерявшего способность передвигаться. <b>General purpose equipment:</b> SP300-50 aerodrome tow tractor – 2 units MAZ AA/701 tow tractor – 1 unit KIA BONGO automobile – 1 unit GA150 ground power unit – 1 unit MAZ-5334 fuel tanker – 2 units Front-end loader – 1 unit Automobile with crane manipulator – 1 unit Grader – 1 unit KamAZ-55111 – 1 unit <b>Special equipment:</b> Tow bar – 1 unit MARS 25 T emergency lifting bag – 4 sets MARS 40 T emergency lifting bag – 2 sets BPS-12-40 device for towing and lifting of ACFT – 1 set Cross functional grounding and mooring system for civil aviation ACFT – 1 set High-lift device for aeroplanes – 1 set Towing device – 1 set Flexible recovery mat – 1 set (21 sheets) Trolley for disabled ACFT removal – 1 unit ATMOS PDP 20 mobile diesel air compressor – 1 unit Maintenance kit – 1 set TMH CR 15-00-00 hydraulic jack – 1 unit Trained recovery team.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УХВВ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**UHWW AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>1. Очистка ВПП, ЛП на ширину 10 м от границы ВПП, РД А, С, М, R, S, перрон А, огни ССО ВПП, подготовка зон КРМ и ГРМ, подъездной путь от аварийно-спасательной станции к ВПП.</p> <p>2. Очистка МС, обочин РД А, С, М, R, S на ширину 10 м.</p> <p>3. Очистка летной полосы на ширину 25 м от боковых границ ВПП, обочин перрона и МС с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными, очистка патрульной дороги вдоль ограждения аэродрома, служебно-технической территории, внутри аэропортовых дорог.</p> <p>1. Clearing of RWY, runway strip to a width of 10 M from RWY edges, TWY A, C, M, R, S, apron A, RWY lighting, LOC and GP areas, access road from rescue station to RWY.</p> <p>2. Clearing of stands, shoulders of TWYs A, C, M, R, S to a width of 10 M.</p> <p>3. Clearing of runway strip to a width of 25 M from RWY edges, shoulders of apron and stands with a layout of junctions of the cleaned parts with the uncleansed ones, patrol road along the aerodrome fence, service area, internal airport roads.</p>
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	<p>Перрон А / Apron А</p> <p>МС / Stands:</p> <p>1-11, 23-23В - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 65/R/A/W/T</p> <p>12-22А - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 44/R/A/W/T</p> <p>24, 25 - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 63/R/B/W/T</p> <p>Маршрут руления ЦЕНТР / Taxi Route CENTRE: - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 65/R/A/W/T</p> <p>Маршрут руления СЕВЕР / Taxi Route NORTH: - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 65/R/A/W/T</p>
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	<p>РД / TWY:</p> <p>А, С, М - 23 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 63/R/B/W/T</p> <p>Р - 23 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 81/F/DW/T</p> <p>R - 32 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 65/R/A/W/T</p> <p>S - 32 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 65/R/A/W/T</p>
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	<p>На ВПП 07R/25L</p> <p>On RWY 07R/25L</p>
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

**УХВВ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ  
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.****UHWW AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.**

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Осевая линия на всех РД Taxiway centre line on all taxiways
2.	Маркировочные знаки и 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, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД, знаки схода с ВПП на РД, края РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways, RWY exit signs, TWY edge.
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	Имеются на РД А, С, М, К, L, F AVBL on TWY A, C, M, K, L, F
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УХВВ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.****UHWW AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.**

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", АИП России

See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia

**УХВВ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.****UHWW AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Артём Дальневосточного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Artem Aeronautical Meteorological Centre, Far Eastern Branch of FSBI (FSBE) «Aviamettelecom of Roshydromet»
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление ТАФ, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМЦ Артём Artem Aeronautical Meteorological Centre 24 часа 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	Прогнозы типа «тренд» с выпуском сводки в коде METAR/SPECI и регулярных местных, местных специальных сводок (по АТИС) TREND forecast appended to METAR/SPECI reports, local routine and special reports (via ATIS).
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, инструктаж дежурной смены диспетчеров УВД, экипажей ВС Briefing, briefing of ATC duty shift, ACFT flight crews
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, ADVISORY (FV, FK), SWH, SWM, W/T, предупреждения по аэродрому, предупреждения о сдвиге ветра. Рус, англ TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, ADVISORY (FV, FK), SWH, SWM, W/T, aerodrome warnings, wind shear warnings. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , SWH, SWM, W/T, снимки ИСЗ, вертикальные разрезы по маршруту полёта, схемы прогностического смещения радиозонда, AIREP, WAREP S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , SWH, SWM, W/T, satellite photos, en-route vertical cut, weather balloon trajectory and altitude variations forecasts, AIREP, WAREP
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	АТИС, ВОЛМЕТ, АРМ ВИУ, ДМРЛ-С ATIS, VOLMET, Automated workstation of remote display unit, Doppler Weather Radar DMRL-S

9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, СДП, ДПР APP, TWR, GND
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

**УХВВ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**UHWW AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПТ	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 of pavement (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	
07R	061° 00' 46" 072°	3502x60	PCN 63/R/B/W/T Concrete	432321.37N 1320750.32E 432416.34N 1321006.48E 91 FT / 27.6 M	THR 32 FT / 9.7 M TDZ 41 FT / 12.5 M	
25L	241° 02' 20" 252°	3502x60	PCN 63/R/B/W/T Concrete	432416.34N 1321006.48E 432321.37N 1320750.32E 91 FT / 27.6 M	THR 44 FT / 13.2 M TDZ 56 FT / 17.1 M	
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY	Размеры лётной полосы (м) Strip dimensions (M)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м) Dimensions of RWY end safety areas (m)	Зона, свободная от препятствий OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3802x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3802x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

**УХВВ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**UHWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES.**

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
07R	3502	3902	3502	3502	нет/NIL
От РД С/ from TWY C	2490	2890	2490	–	нет/NIL
25L	3502	3902	3502	3502	нет/NIL

**УХВВ AD 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**UHWW AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.**

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
07R	HIALS CAT I 900 M	зеленые green	PAPI left/3.0°	нет NIL	3500 M, 15 M 2600 M white next 600 M red/white last 300 M red	3500 M, 60 M 2900 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
25L	HIALS CAT II 900 M	зеленые green	PAPI left/3.0°	900 M	3500 M, 15 M 2600 M white next 600 M red/white last 300 M red	3500 M, 60 M 2900 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

**УХВВ AD 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**  
**UHWW 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.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT Anemometer location and LGT	У порога ВПП 07R/25L, КДП At RWY 07R/25L THR, TWR
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: синие, на РД А, С, М, R, S. Осевые: нет. Edge: blue, on TWYs A, C, M, R, S. 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

УХВВ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
UHWW AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Вертолетная площадка H1 / Helipad H1–432407.19N 1321012.85E Вертолетная площадка H2 / Helipad H2–432356.64N 1320939.36E Вертолетная площадка H3 / Helipad H3–432351.05N 1320925.51E – –
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	H1 – 11.8 M H2 – 19.8 M H3 – 19.8 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	H1 – круг диаметром 18 м, бетон, PCN 63/R/A/W/T, маркирована H2 – круг диаметром 18 м, бетон, PCN 57/R/B/W/T, маркирована H3 – круг диаметром 18 м, бетон, PCN 57/R/B/W/T, маркирована H1 – a circle 18 M in diameter, Concrete, PCN 63/R/A/W/T, marked H2 – a circle 18 M in diameter, Concrete, PCN 57/R/B/W/T, marked H3 – a circle 18 M in diameter, Concrete, PCN 57/R/B/W/T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	H1 – 331.04°/342° – для взлета, 151.04°/162° – для посадки H2 – 241.04°/252° и 061.01°/072° – для взлета и посадки H3 – 241.04°/252° и 061.01°/072° – для взлета и посадки H1 – 331.04°/342° – for TKOF, 151.04°/162° – for LDG H2 – 241.04°/252° and 061.01°/072° – for TKOF and LDG H3 – 241.04°/252° and 061.01°/072° – for TKOF and LDG
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	H1 – магнитный пеленг ограничительного сектора 253°-071°. H1, H2, H3 – пригодны для взлета и посадки вертолетов с диаметром несущего винта не более 22 м, а также для вертолетов с лыжным шасси. Регламент работы: светлое время суток. Система координат ПЗ-90.11. H1 – MAG BRG of limiting sector 253°-071°. H1, H2, H3 – AVBL for TKOF and LDG of HEL with diameter of the main rotor not exceeding 22 M and also for HEL with ski landing gear. AD OPR HR – in the day-time. PZ-90.11 coordinate system.

УХВВ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
UHWW AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Владивосток/Кневичи диспетчерская зона 1 Vladivostok/Knevichi CTR 1: 433400N 1321900E - 432400N 1322700E - 431400N 1315900E - 432400N 1315200E - 433400N 1321900E Владивосток/Кневичи диспетчерская зона 2 Vladivostok/Knevichi CTR 2: 434507N 1322429E - 432524N 1324130E - 430424N 1314936E - 432418N 1313450E - 434507N 1322429E Владивосток/Кневичи диспетчерская зона 3 Vladivostok/Knevichi CTR 3: 434943N 1323542E - далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 60 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 KM centred at (432354N 1320848E) до / to 431959N 1312445E - 432418N 1313450E - 434507N 1322429E - 434943N 1323542E Владивосток/Кневичи узловой диспетчерский район Vladivostok/Knevichi TMA: См. / See ENR 2.1
----	---	---

2.	Вертикальные границы Vertical limits	<p>Владивосток/Кневичи диспетчерская зона 1 Vladivostok/Knevichi CTR 1: от земли до 700 м/2300 фт AMSL GND - 700 M/2300 FT AMSL</p> <p>Владивосток/Кневичи диспетчерская зона 2 Vladivostok/Knevichi CTR 2: от 700 м/2300 фт AMSL до 1500 м/5000 фт AMSL 700 M/2300 FT AMSL - 1500 M/5000 FT AMSL</p> <p>Владивосток/Кневичи диспетчерская зона 3 Vladivostok/Knevichi CTR 3: от 1500 м/5000 фт AMSL до 2300 м/7500 фт AMSL 1500 M/5000 FT AMSL - 2300 M/7500 FT AMSL</p> <p>Владивосток/Кневичи узловой диспетчерский район Vladivostok/Knevichi TMA: См. / See ENR 2.1</p>	
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C	
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Владивосток-Подход, Круг, Старт, Руление Vladivostok-Approach, Radar, Tower, Ground	рус, англ RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	8000 фт / (2430) м 8000 FT / (2430) M	
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24	
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system	

**УХВВ      АД 2.18      СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**  
**UHWW     AD 2.18     ATS COMMUNICATION FACILITIES.**

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all units		121.500	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ
		124.000	п/з O/R	Резервная частота Reserve FREQ
ДПП APP	Владивосток-Подход Vladivostok-Approach	124.700	к/с H24	нет NIL
ДПК TWR	Владивосток-Круг Vladivostok-Radar	123.400	к/с H24	нет NIL
СДП TWR	Владивосток-Старт Vladivostok-Start	119.500	к/с H24	нет NIL
ДПР GND	Владивосток-Руление Vladivostok-Ground	121.700	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Владивосток-АТИС Vladivostok-ATIS	125.100	к/с	RUS
		127.800	H24	ENG
	Владивосток-Транзит Vladivostok-Transit	131.800	к/с H24	Коммерческий канал, рус Commercial channel, RUS
	Владивосток-Сервис Vladivostok-Service	118.300	к/с H24	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing

**УХВВ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.**  
**UHWW AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.**

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечения операций Type of aid, MAG VAR Type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	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
DVORDME (11°W/—)	КН KN	110.6 CH 43X	к/с H24	432303.2N 1320706.2E	30 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 25L ILS кат. II (11°3/—) LOC 25L ILS CAT II (11°W/—)	ИЛН ILN	110.1	к/с H24	432307.9N 1320717.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 25L GP 25L		334.4	к/с H24	432415.2N 1320952.6E			3.0°, RDH 50 FT / 15.2 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 25L DME 25L	ИЛН ILN	110.1	к/с H24	432415.1N 1320952.6E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ 25L NDB/MKR 25L	ЛН LN	368	к/с H24	432429.9N 1321039.9E			072°MAG/0.9 KM RWY 25L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 07R ILS кат. I (11°3/—) LOC 07R ILS CAT I (11°W/—)	ИЛС ILS	109.3	к/с H24	432422.7N 1321022.3E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 07R GP 07R		332.0	к/с H24	432329.8N 1320800.1E			3.0°, RDH 52 FT / 15.9 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 07R DME 07R	ИЛС ILS	109.3	к/с H24	432329.8N 1320800.1E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 07R LOM 07R	ЛС LS	630	к/с H24	432155.2N 1320417.1E			252°MAG/5.5 KM RWY 07R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 07R LMM 07R	Л L	295	к/с H24	432307.4N 1320715.7E			252°MAG/0.9 KM RWY 07R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УХВВ UHWW	108.150 CH 22061	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 07R GBAS (H) 07R	G07A	CH 20417	к/с H24	432423.6N 1320942.7E		350	3.0°, TCH 52 FT / 15.9 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 25L GBAS (H) 25L	G25A	CH 20828	к/с H24			350	3.0°, TCH 50 FT / 15.2 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецмашинами.

При любых условиях на аэродроме, по требованию экипажа, обеспечивается лидирование ВС автомобилем сопровождения:

- при отправлении ВС - с момента выруливания с МС/места запуска двигателей до линии предварительного старта на РД;

- при посадке ВС - с момента освобождения критической зоны ILS на РД до МС на перроне.

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

Руление и буксировка ВС производятся по установленной маркировке.

Выруливание ВС с МС и заруливание на МС выполняются по указаниям ИТС.

Рулением ВС по примыкающим РД R, S на перрон до МС руководит диспетчер ДПР на частоте 121.700 МГц.

Без разрешения диспетчера ДПР буксировка и руление ВС на перроне – ЗАПРЕЩЕНЫ.

Руление вертолетов всех типов производится только по рулежным дорожкам при постоянной видимости впереди расположенных ориентиров. В случае невозможности руления из-за ограничений по ветру или по другим причинам осуществляется буксировка вертолетов.

**2.1 Прибытие**

Заруливание ВС на МС 1–5В, 6-10, 11-14В, 16А, 18А, 21-23В выполняется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Установка ВС на МС 10А, 10В, 15-16, 17-18, 19-20А, 24, 25 выполняется буксировкой.

Заруливание ВС на МС 5С, 5D, 5Е выполняется на тяге собственных двигателей.

При нахождении на МС 23А ВС с размахом крыла 42 м и более, МС 22, 22А, 23, 23В не занимают.

МС 22, 22А, 23, 23В предназначены для установки ВС размахом крыла 42 м и менее.

При нахождении ВС В747-400, В777-300ER, А-350-900 на МС 3 (МС 4) установка однотипных ВС на соседнюю МС 4 (МС 3) осуществляется буксировкой.

При установке ВС В767-300 на МС 2 разрешается устанавливать на МС 3 ВС с размахом крыла не более 56 м. При установке ВС Ил-96-300, В777-200/200ER/300, А-330, А 350-900, В787-9 на МС 3 ЗАПРЕЩАЕТСЯ установка ВС В767-300 на МС 2.

**2.2 Отправление**

Выруливание с МС 1–5В, 6-11, 14А, 16А, 18А выполняется буксировкой.

Выруливание ВС с МС 12-14, 14В, 15-16, 17-18, 19-23В, 24, 25 выполняется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Выруливание ВС с МС 5С, 5D, 5Е выполняется на тяге собственных двигателей.

Поочередный запуск двигателей на перроне выполняется по разрешению диспетчера ДПР на маршруте ЦЕНТР на траверзах МС 1-23, 23В и на маршруте СЕВЕР на траверзах МС 12-23, 23В.

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

Ground movement of ACFT at the aerodrome shall be carried out under own engines power and under tow with employment of special vehicles.

Assistance of the "Follow-me" vehicle is provided under any conditions at the aerodrome, if it was requested by the flight crew:

- for departing ACFT: from the moment ACFT begins to taxi from the stand/start-up position to the runway-holding position on TWY;

- for arriving ACFT: from the moment ACFT vacates ILS critical area on TWY up to the stand on the apron.

**2. Taxiing to and from stands**

ACFT shall taxi and be towed along the established marking.

ACFT shall taxi out of/into stands following the instructions of the technical engineering service.

ACFT shall taxi to the stands on the apron via adjoining TWY R, TWY S under the supervision of GND controller on FREQ 121.700 MHz.

ACFT tow and taxi operations on the apron are PROHIBITED without GND controller's clearance.

Helicopters of all types shall taxi only via TWY, provided landmarks located ahead are visible. If unable to taxi due to wind limits or for other reasons, helicopters shall be towed.

**2.1 Arrival**

Taxiing of aircraft into stands 1–5В, 6-10, 11-14В, 16А, 18А, 21-23В shall be carried out under own engines power or by towing.

Taxiing of ACFT into stands 10А, 10В, 15-16, 17-18, 19-20А, 24, 25 shall be executed by towing.

Taxiing of ACFT into stands 5С, 5D, 5Е shall be executed under own engines power.

When stand 23А is occupied by ACFT with a wingspan of 42 m and more, stands 22, 22А, 23, 23В shall not be occupied.

Stands 22, 22А, 23, 23В are designated for parking of ACFT with a wingspan of 42 m or less.

When stand 3 (stand 4) is occupied by В747-400, В777-300ER, А-350-900 ACFT, parking of ACFT of the same type on adjacent stand 4 (stand 3) shall be executed by towing.

When stand 2 is occupied by В767-300 ACFT, parking of ACFT with a wingspan of not above 56 m is permitted on stand 3. When stand 3 is occupied by Ил-96-300, В777-200/200ER/300, А-330, А-350-900, В787-9 ACFT, parking of В767-300 ACFT on stand 2 is PROHIBITED.

**2.2 Departure**

ACFT shall taxi out of stands 1–5В, 6-11, 14А, 16А, 18А under tow.

ACFT shall taxi out of stands 12-14, 14В, 15-16, 17-18, 19-23В, 24, 25 under own engines power or under tow.

ACFT shall taxi out of stands 5С, 5D, 5Е under own engines power.

Successive engines start-up on the apron is subject to GND controller' clearance and shall be carried out on Taxi Route CENTRE abeam stands 1-23, 23В and on Taxi Route NORTH abeam stands 12-23, 23В.

Разрешается запуск одного двигателя в процессе буксировки с МС в зону запуска на траверз МС 1-23, 23В по согласованию с ИТС.

Разрешается запуск двигателей на МС 5С, 5D, 5Е, 12-23В (кроме МС 14А, 16А, 18А).

Ответственность за соблюдение мер безопасности возлагается на выпускающего старшего специалиста ИТС.

Для запуска двигателей ВС устанавливаются на траверз МС 1-23, 23В строго по обозначенным перронным маршрутам руления СЕВЕР или ЦЕНТР. Направление установки зависит от фактической обстановки наземного движения ВС на аэродроме.

Проба двигателей вертолетов осуществляется в процессе контрольного висения на ВПП и на вертолетных площадках Н1, Н2 и Н3.

### 3. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

ВС АОН выполняют руление на МС, определенные для указанных ВС.

### 4. Зона стоянки для вертолетов

Для стоянки вертолетов всех типов определены МС 1-5В, 6-11, 13-18А, 20-23В, 24, 25.

### 5. Перрон

Перрон А имеет:

- МС 1-25;

- два перронных маршрута, обозначенных на карте стоянок ВС как «Маршрут руления СЕВЕР» и «Маршрут руления ЦЕНТР».

МС 12-14, 14В, 21-23В являются сквозными для руления ВС.

МС 7-9 используется только для технического обслуживания.

ЗАПРЕЩЕНО техническое обслуживание ВС с применением масел и специальных жидкостей на всех МС кроме МС 7-9, за исключением долива масла в двигатели оборотных и транзитных ВС с временем обслуживания не более 120 минут.

### 6. Ограничения при рулении

При нахождении ВС на МС 23А ЗАПРЕЩЕНО движение всех типов ВС по маршруту руления СЕВЕР с МС 12-14, 14В, 15А, 17А, 20-22А в направлении РД S и в обратном направлении на МС 12-14, 14В, 15А, 17А, 20-22А.

Вертолетам руление по воздуху разрешено только за машиной сопровождения.

РД Р, V1, V2 для руления ВС гражданской авиации не используются.

ЗАПРЕЩЕНО руление по РД R ВС Ан-124-100, B747-8/8F, а также ВС с размахом крыла 65 м и более.

Руление ВС Ан-124-100, B747-8/8F по РД М на участке от РД С до РД Р осуществлять строго по осевой линии на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа.

Руление ВС с МС 22, 22А, 23, 23А, 23В разрешается только в направлении РД S.

На участке маршрута руления СЕВЕР от МС 12А до МС 21А разрешается руление ВС с размахом крыла не более 32 м.

Руление ВС с размахом крыла 65 м и более по РД М на участке от РД С до РД Р ЗАПРЕЩЕНО.

### 7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Имеется оборудование общего назначения и комплект специального оборудования для удаления ВС (см. AD 2.1 UHWW-3). Возможность использования оборудования определяет руководитель эвакуационных работ по согласованию с представителем эксплуатанта ВС.

Start of one engine is permitted, when ACFT is being towed from stand to start-up area abeam stands 1-23, 23B by arrangement with the technical engineering service.

Engines start-up is permitted on stands 5C, 5D, 5E, 12-23B (except stands 14A, 16A, 18A).

The senior specialist of the technical engineering service in charge of departure operations is responsible for observing safety procedures.

ACFT shall taxi to abeam stands 1-23, 23B for engines start-up strictly via apron Taxi Routes NORTH or CENTRE. The direction of ACFT movement depends on the ground traffic situation at the aerodrome.

Helicopter engines run-up shall be performed in the process of test hovering on RWY and on Helipads H1, H2 and H3.

### 3. Parking area for small ACFT (General aviation)

General aviation ACFT shall be parked on the designated stands.

### 4. Parking area for helicopters

Stands 1-5B, 6-11, 13-18A, 20-23B, 24, 25 are designated for parking of helicopters of all types.

### 5. Apron

Apron A includes:

- stands 1-25;

- two routes designated on the Aircraft Parking/Docking Chart as Taxi Route NORTH and Taxi Route CENTRE.

Stands 12-14, 14B, 21-23B are through taxiing stands.

Stands 7-9 are used for ACFT maintenance only.

ACFT maintenance which involves use of oils and special fluids is PROHIBITED on all stands except stands 7-9, with the exclusion of cases, when it is required to add oil to engines of ACFT operating turnaround and transit flights with maintenance time not exceeding 120 minutes.

### 6. Taxiing – limitations

Movement of ACFT of all types from stands 12-14, 14B, 15A, 17A, 20-22A via Taxi Route NORTH towards TWY S and in the opposite direction is PROHIBITED, when stand 23A is occupied.

Air taxiing of HEL is permitted only under assistance of the "Follow-me" vehicle.

TWY P, V1, V2 are not AVBL for taxi operations of civil aviation ACFT.

Taxi operations of An-124-100, B747-8/8F ACFT and ACFT with a wingspan of 65 m or above via TWY R are PROHIBITED.

Taxiing of An-124-100, B747-8/8F ACFT via TWY M segment from TWY C to TWY P shall be carried out strictly along the centre line at reduced speed with increased caution of the flight crew.

Taxiing of ACFT from stands 22, 22A, 23, 23A, 23B is permitted towards TWY S only.

Taxiing of ACFT with a wingspan not above 32 m is permitted on Taxi Route NORTH segment from stand 12A to stand 21A.

ACFT with a wingspan of 65 m or above are PROHIBITED to taxi on segment of TWY M from TWY C to TWY P.

### 7. Removal of disabled aircraft

General purpose equipment and special equipment kit for ACFT removal are AVBL at the aerodrome (see AD 2.1 UHWW-3). Applicability of this equipment is determined by recovery work supervisor by arrangement with the representative of the ACFT operator.

**8. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП**

Тренировочные полеты производятся по заявкам пользователей воздушного пространства и обеспечиваются соответствующими органами ОВД.

**9. Ограничения полетов вертолетов**

Взлет и посадка вертолетов разрешается при следующих условиях:

- при отсутствии ВС на глиссаде снижения ближе 15 км до ВПП;
- при достижении ВС, выполнившими взлет или уход на второй круг, высоты (или точки) начала первого разворота.

**10. Противообледенительная обработка (ПОО)**

Обработка противообледенительной жидкостью производится на МС 22-23В.

Используемые средства:

а) для нанесения ПОЖ - деайсеры SAFEAERO 220, JBT TEMPEST;

б) для механического удаления снежно-ледяных отложений (СЛО) с шасси, поверхности фюзеляжа и крыла – скребки, метла;

с) для удаления СЛО на входных устройствах двигателей ВС могут применяться подогреватели двигателей и салонов ВС GR-120.

Применяемые ПОЖ:

- «OCTAFLO Lyod» (Тип I) (SAE AMS 1424/1, ISO 11075, TU 2422-005-58016916-2014);

- «Max Flight AVIA» (Тип IV) (SAE AMS 1428/1, ISO 11078, TU 2422-006-58016916-2014).

При стоянке ВС в условиях, способствующих наземному обледенению, разрешение на вылет ВС выдается только после проверки обученным и компетентным персоналом критических областей ВС на необходимость проведения ПОО.

Основную ответственность за оценку необходимости проведения ПОО несет командир воздушного судна. Наземный сотрудник, ответственный за выпуск ВС, оказывает содействие КВС в принятии правильного решения о необходимости ПОО.

После проверки критических поверхностей ВС на наличие обледенения наземный сотрудник, ответственный за выпуск воздушного судна, сообщает результаты осмотра летному экипажу. Совместно с КВС принимается обоюдное решение о необходимости проведения и методе ПОО, определяются зоны и дополнительные требования. Если сотрудник, ответственный за выпуск самолета, и КВС не приняли согласованного решения об отказе от проведения ПОО, то она проводится в обязательном порядке.

При проведении ПОО для передачи информации используются самолетные переговорные устройства или радиосвязь на частоте 118.300 МГц (позывной «Владивосток-Сервис»).

ПОО ВС с работающими двигателями может производиться только по предварительному согласованию с администрацией аэродрома. Двигатели воздушного судна при проведении обработки должны работать на малом газе. Система кондиционирования и/или подача воздуха от вспомогательной силовой установки должна быть выключена.

После ПОО экипаж ВС до изменения конфигурации ВС и начала его движения получает заключительный отчет, подтверждающий, что:

- обработка ВС и все необходимые проверки завершены;
- наземного персонала и оборудования около самолета нет.

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

Practice flights are performed based on requests submitted by the users of the airspace and are provided by relevant ATS units.

**9. Helicopter traffic - limitation**

Take-off and landing of helicopters are cleared under the following conditions:

- there are no ACFT on final at DIST closer than 15 KM to RWY;
- ACFT, which has executed take-off or missed approach, reaches ALT (or point) of turn on crosswind leg.

**10. De-icing /anti-icing treatment**

De-icing/anti-icing treatment of ACFT is executed on stands 22-23B.

De-icing/anti-icing treatment is executed by means of:

a) SAFEAERO 220, JBT TEMPEST de-icers – for application of de-icing/anti-icing fluids;

b) scrapers, brooms – for mechanical removal of snow and ice deposits from landing gear, fuselage and wing surfaces;

c) GR-120 cabin and engine heaters – for removal of snow and ice deposits from ACFT engine inlets.

The following de-icing/anti-icing fluids are applied:

- OCTAFLO Lyod (Type I) (SAE AMS 1424/1, ISO 11075, TU 2422-005-58016916-2014);

- Max Flight AVIA (Type IV) (SAE AMS 1428/1, ISO 11078, TU 2422-006-58016916-2014).

In case ACFT parking conditions are conducive to ACFT icing on the ground, departure clearance shall be issued only after check of ACFT critical surfaces by the trained and competent personnel for the necessity of de-icing/anti-icing treatment.

The primary responsibility for evaluation of the necessity of de-icing/anti-icing treatment rests with the pilot-in-command. Specialist in charge of ACFT departure shall assist the pilot-in-command in making the correct decision concerning the necessity of de-icing/anti-icing treatment.

After the aircraft critical surfaces have been checked for icing, the specialist in charge of ACFT departure reports the results of the check to the flight crew. Specialist in charge of ACFT departure and the pilot-in-command take a mutual decision on the necessity and method of de-icing/anti-icing treatment, and the ACFT surfaces to be treated and additional requirements are determined. If the specialist in charge of ACFT departure and the pilot-in-command have not made an agreed decision not to perform de-icing, de-icing/anti-icing treatment is mandatory.

During de-icing/anti-icing operations, aircraft intercoms or radio communication on FREQ 118.300 MHz (call sign "Vladivostok-Service") shall be used to transmit information.

De-icing/anti-icing treatment of ACFT with running engines may be executed by prior arrangement with the AD administration only. During de-icing/anti-icing treatment, ACFT engines must operate at idle power. Air-conditioning system and/or air supply from the APU must be switched off.

Upon completion of the de-icing/anti-icing treatment, before ACFT reconfiguration and movement, the flight crew shall receive a final report confirming that:

- de-icing/anti-icing treatment and all necessary checks have been completed;
- there are no ground personnel and equipment near the ACFT.

Финальное сообщение содержит результаты заключительной проверки, выполненной квалифицированным персоналом, подтверждающие, что на критических поверхностях самолета нет льда, снега, инея или слякоти, и что воздушное судно соответствует концепции «чистого воздушного судна». Экипажу ВС передается код противообледенительной обработки для возможности корректной оценки экипажем ожидаемого времени защитного действия при фактических погодных условиях. Экипаж также может запросить иную необходимую информацию.

Передача экипажу кода ПОО подтверждает:

- окончание проверки ВС после удаления обледенения и противообледенительной обработки;
- чистоту поверхности ВС.

## **УХВВ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА**

### **1. Общие положения**

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета, набора высоты и захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

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

Экипажи ВС должны выполнять требования РЛЭ по режимам работы силовых установок, не допуская без необходимости работы на повышенных режимах, режимах с неблагоприятным акустическим спектром.

Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится в случае отказа одного из двигателей ВС на этапе взлета или захода на посадку.

Полеты ВС по ПВП в пределах диспетчерской зоны 1 аэродрома Владивосток /Кневичи производятся в соответствии с рекомендациями РЛЭ по уменьшению шума на местности для конкретного типа ВС.

### **2. Ограничения на взлет**

Взлет и набор высоты производится в соответствии с рекомендациями РЛЭ по уменьшению шума на местности для конкретного типа ВС.

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

### **3. Ограничения на посадку**

Заход на посадку производится в соответствии с рекомендациями РЛЭ по уменьшению шума на местности для конкретного типа ВС по установленным схемам (STAR, Approach).

При наличии в секторах подхода и захода на посадку опасных для полета ВС метеорологических явлений, экипаж ВС вправе отклониться от маршрута прибытия (STAR), с обязательным докладом органу ОВД.

## **УХВВ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ**

### **1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)**

#### **1.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)**

Правила выполнения процедур в условиях ограниченной видимости применяются при дальности видимости на ВПП RVR менее 550 метров и/или НГО (вертикальной видимости) менее 60 метров.

The final report contains the results of a final check conducted by qualified personnel, confirming that there are no ice, snow, frost or slush on critical surfaces of the ACFT and the ACFT complies with the Clean Aircraft Concept. De-icing/anti-icing code is transmitted to the flight crew so that the pilot-in-command can correctly determine the estimated holdover time under present weather conditions. The flight crew may also request other necessary information.

The transmission of de-icing/anti-icing codes to the flight crew confirms that:

- de-icing/anti-icing checks have been completed;
- ACFT surface is clean.

## **UHWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

### **1. General provisions**

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

Noise abatement procedures shall not be employed at the expense of compromising safety of flight operations.

Flight crews must comply with the requirements specified in the Aeroplane Flight Manual with regard to power settings, avoiding high-power operations and operations that produce significant noise, unless necessary.

Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of ACFT engines failure during take-off and approach.

VFR flights within Vladivostok/Knevichi CTR 1 shall be executed in accordance with noise abatement requirements provided in the Aeroplane Flight Manual for specific ACFT type.

### **2. Take-off restrictions**

Take-off and climb procedures shall be executed in accordance with noise abatement requirements provided in the Aeroplane Flight Manual for specific ACFT type.

After take-off ACFT shall proceed in accordance with the established SID procedure, unless otherwise instructed by the ATS unit.

### **3. Landing restrictions**

Approach shall be executed in accordance with noise abatement requirements provided in the Aeroplane Flight Manual for specific ACFT type via the established STAR and approach procedures.

In case of extreme weather conditions in arrival and approach sectors, the flight crew may deviate from STAR, a report to the ATS unit is required.

## **UHWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**

### **1. Low visibility procedures**

#### **1.1 Procedures for low visibility operations**

Low visibility procedures are applied, when RVR is below 550 m and/or ceiling (vertical visibility) is below 60 m.

Сообщение о введении «Процедуры при ограниченной видимости» доводится до экипажей ВС диспетчерами органа ОВД фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*». Это сообщение передается всем ВС при входе в район аэродрома и при запросе экипажем ВС разрешения на руление, а также включается в информацию АТИС.

**После посадки** экипаж ВС действует по указанию диспетчера СДП. Об освобождении ВПП 07R/25L экипаж ВС докладывает диспетчеру СДП только тогда, когда ВС будет находиться за пределами критической зоны ILS на указанной экипажу РД. После такого доклада ВПП 07R/25L считается свободной. Ответственность за достоверность передаваемой информации об освобождении ВПП возлагается на КВС.

Маршрут руления прибывшего ВС определяется диспетчером ДПР.

Руление ВС в условиях ограниченной видимости после посадки осуществляется за автомобилем сопровождения. Место встречи ВС автомобилем сопровождения после посадки определяется диспетчером ДПР.

Лидирование ВС автомобилем сопровождения при посадке ВС осуществляется с момента освобождения критической зоны ILS на РД до МС на перроне.

Диспетчер ДПР дает указание экипажу ВС доложить о прибытии ВС на МС.

**При взлете** с ВПП 07R/25L маршрут руления ВС к линии предварительного старта определяется диспетчером ДПР.

Руление ВС в условиях ограниченной видимости перед взлетом осуществляется за автомобилем сопровождения.

Лидирование ВС автомобилем сопровождения при отправлении осуществляется с момента выруливания с МС/зоны запуска до линии предварительного старта.

Пересекать линию предварительного старта (критическую зону) при включенных огнях линии «СТОП» (огни красного цвета) без разрешения диспетчера органа ОВД – ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Ответственность за несанкционированное занятие ВПП возлагается на КВС.

В период действия Процедур в условиях ограниченной видимости ЗАПРЕЩАЮТСЯ взлеты без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП.

Взлет ВС производится с точки ВПП, в которой располагаемые дистанции ВПП от места начала разбега при взлете соответствуют требованиям РЛЭ ВС.

Лидирование ВС автомобилем осуществляется в случаях:

- в условиях видимости на ВПП менее 550 м;
- затруднения определения осевой линии руления ВС на РД и перроне из-за наличия осадков в виде снега, слякоти и т.п.

#### **Прекращение действия «Процедур в условиях ограниченной видимости»**

При улучшении метеоусловий (при видимости на ВПП 550 м и более) и/или НГО (вертикальной видимости) 60 метров и более руководитель полетов фразой «Отмена процедур в условиях ограниченной видимости» доводит информацию до заинтересованных служб.

ATS unit controllers inform flight crews about implementation of low visibility procedures using the phrase: "*Low visibility procedures in progress, check your minimum*" which is transmitted to all flight crews, when ACFT enters the terminal area and when flight crew requests taxi clearance, and which is included in ATIS broadcast.

**After landing**, flight crew shall follow "Vladivostok-Start" controller's instruction. Flight crew shall report RWY 07R/25L vacated to "Vladivostok-Start" controller only after ACFT leaves the ILS critical area and occupies the assigned TWY. RWY 07R/25L is considered vacated after the specified above report is obtained by the controller. Pilot-in-command is responsible for providing an accurate report on RWY vacated.

Taxi route for arriving ACFT shall be determined by GND controller.

When LVP are in force, after landing ACFT shall taxi under assistance of the "Follow-me" vehicle. GND controller determines the point, where ACFT shall be met by the "Follow-me" vehicle after landing.

ACFT shall be escorted by the "Follow-me" vehicle from the moment ACFT leaves ILS critical area on TWY till ACFT is parked on stand on the apron.

Flight crew shall report parking of ACFT on the stand by instruction of GND controller.

ACFT taxi route to the runway-holding position **for take-off** from RWY 07R/25L is assigned by GND controller.

When low visibility procedures are in force, departing ACFT shall taxi for take-off under assistance of the "Follow-me" vehicle.

ACFT shall be escorted by the "Follow-me" vehicle from the moment ACFT leaves the stand/start-up position up to the runway-holding position.

ACFT are PROHIBITED to cross the runway-holding position limit (ILS critical area), when red stop bars are illuminated without clearance of the ATS unit controller.

Pilot-in-command is responsible for RWY incursion.

When LVP are in force, take-offs without stop at the line-up position are PROHIBITED,

ACFT shall take off from the point on the RWY, where RWY declared distances conform to the requirements specified in the Aeroplane Flight Manual.

ACFT shall be escorted by the "Follow-me" vehicle:

- when RVR is below 550 m;
- in case of difficulty to distinguish TWY centre line and apron taxi guide line due to snow, slush, etc. on the apron.

#### **Cancellation of low visibility procedures**

Flight Control Officer informs all involved services about LVP cancellation using the phrase "Low visibility procedures cancelled", when weather conditions improve (RVR value is 550 m or above) and/or ceiling (vertical visibility) is 60 m or above.

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

ВПП, разрешенные для использования в условиях ограниченной видимости (LVP) для полетов по II категории ICAO:

- ВПП 25L: взлет/посадка;
- ВПП 07R: только взлет.

Для захода на посадку на ВПП 25L по категории II используются КРМ 25L и ГРМ 25L, совмещенный с ДМЕ 25L.

В условиях ограниченной видимости (LVP) используются все огни аэродрома, кроме ОВИ-I ВПП 07R.

## 1.3 Описание наземных маркировочных знаков/светотехнических средств для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

См. разделы АД 2.9, 2.14, 2.15, карты AD 2.1 UHWW-31/31.1.

На РД А, С, М установлены аэродромные знаки обозначения ВПП (белые символы на красном фоне) на расстоянии 122.5 м от ВПП и 18 м от краев РД.

Знаки направления, местоположения (черные символы на желтом фоне) установлены на расстоянии 18 м от левого края РД и 30 м до точки схода с РД.

Знаки схода с ВПП (обозначение выводной РД и стрелки, черные символы на желтом фоне) установлены до точки схода с ВПП в месте, расположенном на расстоянии 60 м до точки касания и 15 м от края ВПП.

Знак взлета с места пересечения установлен на расстоянии 18 м слева от края РД С и 60 м от оси ВПП (цифры – располагаемая дистанция, стрелка – направление взлета, черные символы на желтом фоне).

## 2. Процедуры полетов по ППП

### Общие положения

При полетах в пределах диспетчерской зоны и узлового диспетчерского района Владивосток/Кневичи экипажу ВС необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД на использование воздушного пространства, полученное до входа в соответствующую зону ответственности;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующих органов ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ - диапазоне;
- иметь на борту приемопередатчик, передающий данные о барометрической высоте.

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

Экипажи ВС, выполняющие полеты с/на аэродром Владивосток/Кневичи, посадочных площадок, расположенных в границах диспетчерской зоны Владивосток/Кневичи, при наличии бортового ответчика ВОРЛ обеспечивают использование ответчика ВОРЛ в режимах «А» и «С» в обязательном порядке. Код индивидуального опознавания ответчика ВОРЛ назначается органом ОВД.

Экипаж ВС Российской Федерации за 30-15 минут до расчетного времени прибытия должен выйти на связь с «Владивосток-Транзит» на частоте 131.800 МГц и доложить:

- уточненное расчетное время прибытия;
- наличие на борту маломобильных пассажиров;

- наличие на борту специальных средств;

- необходимость дополнительного оборудования для наземного обслуживания ВС на аэродроме.

После такого доклада экипажу выдается информация о номере МС и порядке установки ВС на МС.

## 1.2 RWY and relevant equipment approved to support low visibility procedures

RWY approved for ICAO CAT II flight operations, when LVP are in force:

- RWY 25L: for take-off and landing;
- RWY 07R: for take-off only.

LOC 25L and GP 25L, co-located with DME 25L are used for CAT II approach to RWY 25L.

When LVP are in force, all LGT, AVBL at the aerodrome, except RWY 07R LIH-I are used.

## 1.3 Description of ground marking/lighting systems used in connection with low visibility procedures

See AD 2.9, 2.14, 2.15, charts AD 2.1 UHWW-31/31.1.

TWY A, C, M are equipped with runway designation signs (symbols in white on a red background) at a distance of 122.5 m from RWY and 18 m from TWY edges.

Direction, location signs (black symbols on a yellow background) are installed at a distance of 18 m from the left TWY edge and 30 m prior to the taxiway exit point.

Runway exit signs (designator of the exit taxiway and arrows, black symbols on a yellow background) are installed prior to the runway exit point in line with a position at least 60 m prior to the point of tangency and 15 m from RWY edge.

An intersection take-off sign is installed at a distance of 18 m to the left of TWY C edge and 60 m from the runway centre line (numbers – distance available, arrow – direction of take-off, black symbols on a yellow background).

## 2. Procedures for IFR flights

### General provisions

Requirements for flight operations within Vladivostok/Knevichi CTR and TMA:

- to obtain ATC clearance before ACFT enters the relevant area of responsibility;
- to report ACFT position, if requested by the ATS unit;
- to follow instructions of the relevant ATS units;
- to maintain two-way radio communication in VHF range;
- to have a transponder on board.

ACFT on the final approach segment, have priority over departing ACFT.

Flight crews of ACFT operating flights from/to Vladivostok/Knevichi AD, landing sites, located within Vladivostok/Knevichi CTR, carrying an SSR transponder on board, must ensure operation of SSR transponder in mode «A» and mode «C». SSR transponder code for ACFT identification is assigned by the ATS unit.

Flight crew of Russian Federation ACFT must contact «Vladivostok-Transit» on 131.800 MHz 30-15 minutes prior to ETA and report:

- updated ETA;
- if passengers with disability or reduced mobility are on board;
- if sporting guns and ammunition for these, fire arms and ammunition for these and hunter's knives are on board;
- if additional equipment for ACFT ground handling at the AD is required.

After the specified above report is obtained, stand number and parking procedure are assigned to the flight crew.

**Процедуры полетов по ППП в пределах узлового диспетчерского района Владивосток/Кневичи**

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.

Для установления или выдерживания безопасных интервалов эшелонирования экипажам ВС органом ОВД могут быть даны указания скорректировать скорость полета. В случае невозможности выдерживания опубликованной/заданной органом ОВД скорости экипаж ВС должен немедленно доложить об этом органу ОВД и получить альтернативные указания.

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.

**Вылет по ППП**

Вылет с аэродрома Владивосток/Кневичи осуществляется:

- по установленным SID с применением процедуры «Прямо на»;
- методом векторения.

Векторение и процедура «Прямо на» применяются при достижении ВС минимальной безопасной абсолютной высоты УВД.

До установления радиосвязи для запроса запуска двигателей (буксировки) экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДГР (диспетчером СДП).

Набор высоты выполняется только до уровня (абсолютная высота, эшелон), разрешенного органом ОВД.

**Порядок взлета ВС**

ВС, выполняющие полет по ППП, производят взлет с ВПП 07R/25L.

Взлет не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе диспетчера СДП. При этом диспетчер сообщает экипажу располагаемую дистанцию разбега (РДР). Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

**Примечание:**

*Взлет с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока по запросу экипажа ВС или по инициативе диспетчера СДП. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.*

При необходимости занятия ВПП более 1 минуты экипаж ВС до ее занятия сообщает диспетчеру СДП о необходимом времени для подготовки к взлету, если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж ВС обязан запросить повторное разрешение на взлет.

Взлет и первоначальный набор высоты осуществляются:

- по SID, которые включают в себя процедуру набора высоты и перехода к маршрутной структуре ОВД до ПОД выхода;

**Procedures for IFR flights within Vladivostok/Knevichi TMA**

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assigning safe flight level is imposed on appropriate ATS units. Change of flight level is permitted by the instruction of the ATS unit. When a threat to safety of flight operation arises at the assigned flight level (dangerous weather phenomena encounter, aeronautical equipment failure etc.), pilot has the right to change flight level at own discretion, immediately reporting to the ATS unit.

To establish and maintain safe separation intervals ATS unit may instruct flight crews to adjust flight speed. If unable to maintain the speed published/assigned by the ATS unit, flight crew must immediately report to the ATS unit and obtain other instructions.

Change from IFR flight to VFR flight is subject to controller's clearance. The controller is PROHIBITED to pressure the pilot (pilot-in-command) to undertake flights under VFR without pilot's consent.

**IFR departure**

Departing ACFT shall leave Vladivostok/Knevichi aerodrome:

- via the established SID, applying «Direct to» instruction;
- under radar vectoring.

Vectoring and "Direct to" instruction are applied after ACFT reaches ATC surveillance minimum safe altitude.

Prior to establishing radio communication to request start-up (tow) clearance, flight crew must listen to the latest ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with "Vladivostok-Ground" controller ("Vladivostok-Start" controller).

ACFT shall climb only to the level (altitude, flight level) cleared by the ATS unit.

**Take-off**

ACFT intended to operate an IFR flight shall take off from RWY 07R/25L.

Take-off not from the RWY beginning shall be operated upon request of the flight crew or at the initiative of "Vladivostok-Start" controller. The controller informs flight crew of the take-off run available (TORA). Pilot-in-command is responsible for taking the decision to take off not from the RWY beginning.

**Note:**

*Take-off with a tailwind shall be operated for the purpose of expediting air traffic flow, upon request of the flight crew or at the initiative of "Vladivostok-Start" controller. Pilot-in-command is responsible for taking the decision to take off with a tailwind.*

If hold on the runway for more than 1 min is required, flight crew shall inform "Vladivostok-Start" controller about the time needed to prepare for take-off before occupying the RWY. If more than 1 minute has passed after issuance of take-off clearance, flight crew must request a new clearance for take-off.

Take-off and initial climb shall be operated:

- via SID which include procedure of climb and transition to ATS route structure to exit CRP;

- при использовании средств наблюдения – по траекториям, задаваемым органом ОВД методом векторения.

### **Порядок занятия исполнительного старта на одной ВПП несколькими ВС**

Одновременное занятие исполнительного старта на одной ВПП для поочередного взлета может быть разрешено при соблюдении следующих условий:

- взлеты производятся с одним и тем же МПУ взлета;
- не введены процедуры в условиях ограниченной видимости;
- диспетчер СДП имеет возможность визуально или с помощью РЛС обзора летного поля наблюдать за всеми ВС, находящимся на ВПП.

При выдаче разрешения на занятие исполнительного старта диспетчер СДП сообщает экипажу ВС номер очередности для взлета. Экипажи ВС подтверждают прием полученной информации.

### **Прибытие по ППП**

Вход прибывающих ВС в узловой диспетчерский район Владивосток/Кневичи осуществляется через входные ПОД: DAGES, KESAN, SANAR, VATIS, ASKOL, RADOL, NIKOL, KAMEN с соблюдением ограничений по высоте, установленных над этими точками и опубликованных на соответствующих STAR.

До входа ВС в узловой диспетчерский район Владивосток/Кневичи экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДПП.

ВПП 25L является предпочтительной и используется в максимальной степени, если позволяют метеорологические условия и воздушная обстановка в районе аэродрома Владивосток/Кневичи.

Снижение и подход к аэродрому Владивосток/Кневичи осуществляется:

- по установленным STAR и схемам захода на посадку с применением процедуры «Прямо на»;
- методом векторения на высотах не ниже минимальных абсолютных высот УВД с учетом отрицательных температур.

STAR назначается диспетчером УВД сектора районного центра, как правило, заблаговременно, для расчета экипажем ВС времени начала снижения с эшелона. Снижение выполняется только до уровня (эшелон, абсолютная высота), разрешенного органом ОВД.

В процессе снижения экипаж ВС при установлении радиосвязи с диспетчером ДПП обязан доложить текущий и занимаемый эшелон. При следовании по STAR экипаж ВС обязан соблюдать линию пути, вертикальный профиль и ограничения по скорости, опубликованные на карте STAR.

#### **Примечание:**

*Ограничения по высоте и скорости могут быть отменены диспетчером ДПП, ДПК. Спряжение линии пути STAR выполняется только после получения от органа ОВД указания следовать «прямо на» точку, принадлежащую STAR.*

### **Заход на посадку**

Основным типом захода на посадку по ППП являются заходы по ILS, GLS, RNP. Информацию о возможности захода по ILS, GLS, RNP экипаж ВС получает из сводки АТИС. При заходе по системе, отличающейся от вещаемой в АТИС, экипаж ВС информируется о возможности (невозможности) выполнения такого захода. Разрешение на заход дается до пролета IAF.

- under continuous radar control – via tracks assigned by the ATS unit by radar vectoring.

### **Line-up procedure of more than one ACFT on RWY**

Simultaneous line-up on one RWY for successive take-off may be cleared under the following conditions:

- take-offs shall be operated on the same take-off heading;
- LVP are not implemented;
- “Vladivostok-Start” controller has direct visual of all ACFT on RWY or can use airfield surface surveillance radar to monitor all ACFT on the RWY.

When issuing line-up clearance, “Vladivostok-Start” controller informs flight crew regarding take-off sequence. Flight crews shall acknowledge the information.

### **IFR arrival**

Arriving ACFT shall enter Vladivostok/Knevichi TMA via CRP: DAGES, KESAN, SANAR, VATIS, ASKOL, RADOL, NIKOL, KAMEN following the established altitude constraints published for relevant STARS.

Before ACFT enters Vladivostok/Knevichi TMA, flight crew must listen to the latest ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with APP controller.

RWY 25L is preferential and is used the most, if weather conditions and air situation in Vladivostok/Knevichi terminal area allow.

ACFT shall descend and proceed to Vladivostok/Knevichi AD:

- via the established STAR and approach procedures, applying «Direct to» instruction;
- under radar vectoring at altitudes not below ATC surveillance minimum safe altitudes taking into account low temperature effect.

STAR is usually assigned by ATC controller in advance, so flight crew can calculate the top-of-descent point. ACFT shall descend only to the level (flight level, altitude) cleared by the ATS unit.

When establishing radio communication with APP controller during descent, flight crew must report present flight level and flight level to be reached. When proceeding via STAR, flight crew must maintain the track, vertical profile and speed constraints published on STAR chart.

#### **Note:**

*Altitude and speed constraints may be removed by «Vladivostok-Approach» controller, «Vladivostok-Radar» controller. Direct routing on STAR is permitted only after ATS unit instructs flight crew to proceed «directly to» STAR WPT.*

### **Approach**

ILS, GLS, RNP approaches are the basic types of IFR approaches. Flight crew shall obtain information that ILS, GLS, RNP approaches are used through ATIS broadcast. If flight crew intends to operate an approach other than ILS approach, flight crew is advised, whether this type of approach is used (not used). Approach clearance is issued before ACFT passes IAF.

При заходе воздушного судна на посадку по системе, указанной в АТИС, диспетчер ДПК разрешает следующим друг за другом ВС заход на посадку:

- при заходе по STAR – до подхода ВС к предпосадочной прямой;
- при векторении – назначением курса выхода на предпосадочную прямую.

ВС производят посадки на ВПП 07R/25L. Посадка с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока ВС по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

#### **Точный заход на посадку**

Точный заход на посадку выполняется по ILS, GLS на ВПП 07R/25L.

#### **Неточный заход на посадку**

Неточный заход на посадку выполняется по LOC, DVOR, ОПРС, RNP на ВПП 07R/25L.

#### **Примечание:**

*При заходе на посадку по LOC, DVOR, ОПРС, RNP для ВС, не оборудованных приемниками DME (при отказе бортового приемника DME или маяка DME) информация об удалении ВС от торца ВПП передается органом ОВД на основании данных обзорного радиолокатора при подходе к FAF. При отказе РТС, обеспечивающих контроль дальности, орган ОВД информирует об этом экипаж ВС.*

#### **Визуальный заход на посадку**

На аэродроме Владивосток/Кневичи применяется визуальный заход на посадку для ВПП 07R/25L.

Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или инициируется органом ОВД по согласованию с командиром воздушного судна.

Разрешение на выполнение визуального захода дает право экипажу ВС самостоятельно менять курс и высоту полета.

После доклада командира воздушного судна «Полосу наблюдаю, прошу визуальный заход» ответственность за завершение полета возлагается на командира экипажа воздушного судна.

В целях оптимизации потока ВС диспетчер может заблаговременно задать экипажу ВС ограничения на выполнение визуального захода (выход на посадочный курс на определенном удалении или высоте). При невозможности выполнить такие ограничения экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД и получить альтернативные указания.

Несоблюдение экипажем ВС заданных условий визуального захода дает диспетчеру право в целях предотвращения нарушения правил эшелонирования подать команду для ухода ВС на второй круг.

Орган ОВД обеспечивает эшелонирование между воздушными судами, выполняющими визуальный заход на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

При потере визуального контакта с ВПП или ее ориентирами экипаж воздушного судна выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД.

#### **Прибытие по схемам зональной навигации (RNAV), основанной на GNSS**

Прибытие по схемам зональной навигации (RNAV), основанной на использовании GNSS, выполняется по запросу КВС и с разрешения диспетчера ОВД до пролета ПОД: DAGES, KESAN, SANAR, VATIS, ASKOL, RADOL, NIKOL, KAMEN.

When approach procedure specified in ATIS broadcast is operated, "Vladivostok-Radar" controller issues approach clearance to succeeding ACFT:

- before ACFT establishes on final, when ACFT proceed via STAR;
- by assigning the track for ACFT to establish on final, when ACFT is vectored.

ACFT shall land on RWY 07R/25L. Landing with a tailwind is intended to expedite air traffic flow and may be requested by the flight crew or initiated by the appropriate ATS unit. Pilot-in-command is responsible for taking the decision to operate landing with a tailwind.

#### **Precision approach**

Precision approach using ILS, GLS shall be operated to RWY 07R/25L.

#### **Non-precision approach**

Non-precision approach using LOC, DVOR, NDB, RNP shall be operated to RWY 07R/25L.

#### **Note:**

*During LOC, DVOR, NDB, RNP approach, flight crews of ACFT not equipped with DME receivers (in the event of aircraft DME receiver or DME beacon failure) are informed of distance between ACFT and RWY extremity by the ATS unit based on radar surveillance data before ACFT reaches FAF. ATS unit informs flight crew in case of failure of radio navigation aids providing distance measurement.*

#### **Visual approach**

Visual approach at Vladivostok/Knevichi AD is operated to RWY 07R/25L.

Clearance to ACFT operating an IFR flight, to execute visual approach shall be requested by the flight crew or initiated by the ATS unit by arrangement with the pilot-in-command.

Visual approach clearance authorizes flight crew to change heading and flight altitude at own discretion.

After pilot-in-command reports "Runway in sight, request visual approach", the responsibility for further operation and safety of flight is imposed on the pilot-in-command.

To optimize air traffic flow, controller can assign restrictions for visual approach operations (ACFT to establish on final at assigned DIST or ALT). If unable to comply with the assigned restrictions, flight crew must immediately inform ATS unit and obtain other instructions.

If flight crew does not comply with instructions assigned for visual approach operation, controller has the right to instruct the flight crew to fly missed approach procedure to avoid separation violation.

ATS unit provides separation between ACFT cleared for visual approach and other arriving and departing ACFT.

In case visual contact with RWY or its references is lost, flight crew shall perform missed approach under IFR, immediately reporting to the ATS unit.

#### **RNAV GNSS approach procedure**

RNAV GNSS approach is subject to clearance of the ATS unit controller and shall be operated upon request of the pilot-in-command before ACFT passes CRP: DAGES, KESAN, SANAR, VATIS, ASKOL, RADOL, NIKOL, KAMEN.

Экипаж запрашивает разрешение на использование схем прибытия RNAV STAR у диспетчера ОВД «Владивосток-Подход», который на основании анализа воздушной обстановки и после согласования с диспетчером ОВД «Владивосток-Круг» разрешает экипажу ВС выполнение полета по установленной схеме RNAV STAR с указанием точки входа в схему.

При входе в зону ответственности диспетчера ОВД «Владивосток-Круг» экипаж докладывает о выбранной схеме захода на посадку и продолжает полет по разрешенной схеме.

Диспетчер ОВД определяет оптимальный маршрут полета с использованием радиолокационного векторения на фиксированные точки на схемах RNAV STAR и разрешает экипажу ВС полет по данному маршруту.

Экипаж устанавливает соответствующую схему RNAV STAR или программирует указанный диспетчером ОВД маршрут следования по точкам RNAV STAR и выполняет пилотирование ВС в автоматическом режиме, при этом экипаж ВС должен быть готов по указанию диспетчера ОВД к немедленному изменению маршрута.

**ЗАПРЕЩАЕТСЯ** выполнение схем RNAV STAR и заходов на посадку RNAV при их отсутствии в базе данных бортового оборудования.

Командир ВС несет ответственность за:

- точное выдерживание заданных схем RNAV STAR и заходов на посадку RNAV;
- выдерживание установленных безопасных высот пролета препятствий на участках схемы;
- принятие решения о прекращении выполнения схемы RNAV STAR или захода на посадку RNAV при неуверенности в достоверности информации, получаемой от спутников GNSS, сбоях в работе базы данных бортового оборудования;
- своевременный доклад о прекращении выполнения схемы RNAV STAR или захода на посадку RNAV и переходе на продолжение захода на посадку по резервной системе.

При отказе оборудования RNAV (GNSS) и невозможности выдерживания маршрута зональной навигации экипаж докладывает об этом диспетчеру ОВД.

Контроль работоспособности GNSS при выполнении заходов на посадку осуществляется органом ОВД с помощью оборудования GBAS.

Дальнейший подход выполняется по опубликованным схемам STAR или по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД до выхода ВС в точку разворота на предпосадочную прямую.

#### **Уход на второй круг по ППП**

При уходе ВС на второй круг по ППП экипаж ВС переходит на выполнение полета по ППП и следует по опубликованной схеме прерванного захода на посадку.

Для обеспечения повторного захода на посадку органом ОВД может применяться векторение. При уходе на второй круг по решению КВС экипаж ВС обязан немедленно доложить об этом диспетчеру СДП. Установление радиосвязи с диспетчером ДПК выполняется по указанию диспетчера СДП.

#### **Уход на второй круг при выполнении захода на посадку с применением кругового маневрирования (CIRCLING APPROACH)**

При потере визуального контакта с ВПП на этапе кругового маневрирования до начала разворота на предпосадочную прямую выполнить разворот в направлении ВПП с набором высоты в пределах зоны визуального маневрирования, затем сразу войти в схему ухода на второй круг предшествовавшего инструментального захода на посадку и выполнить ее.

Flight crew shall request clearance to fly RNAV STAR procedures from «Vladivostok-Approach» controller, who will issue clearance to fly the established RNAV STAR, specifying RNAV STAR entry point, based on air situation analysis and by arrangement with «Vladivostok-Radar» controller.

When ACFT enters «Vladivostok-Radar» controller's area of responsibility, flight crew shall report the chosen approach procedure and continue the flight via the cleared procedure.

ATS unit controller shall determine the preferable flight route by applying radar vectoring to fixes on RNAV STAR procedures and clear the flight crew to proceed along this route.

Flight crew shall load the appropriate RNAV STAR procedure or insert RNAV STAR fixes and WPTs assigned by the ATS unit controller and continue the flight in AUTO mode, in such cases flight crew must be ready to immediately change the route, if instructed by the ATS controller.

Execution of RNAV STAR and RNAV approach procedures is PROHIBITED, if these procedures are not uploaded in the current on-board navigation database.

The pilot-in-command is responsible for:

- maintaining RNAV STAR and RNAV approach procedures;
- maintaining the established safe obstacle clearances on segments of the procedures;
- making a decision to discontinue RNAV STAR or RNAV approach procedure, if unsure about accuracy of the information received from GNSS satellites and in case of an outage of the airborne navigation database;
- timely reporting, that RNAV STAR or RNAV approach procedure is discontinued and backup approach procedure shall be used.

In the event of RNAV (GNSS) equipment failure, if unable to maintain RNAV route, flight crew shall report to the ATS unit controller.

When approach procedures are operated, ATS unit controls GNSS performance using GBAS equipment.

ACFT shall then proceed to the aerodrome flying the published STAR procedures or along tracks assigned by the ATS unit controller until ACFT reaches the point of turn on final.

#### **Missed approach under IFR**

When executing missed approach under IFR, flight crew shall change to IFR flight and proceed in accordance with the published missed approach procedure.

Radar vectoring may be applied by the ATS unit to provide missed approach. If a decision was taken by the pilot-in-command to operate missed approach, he must immediately inform «Vladivostok-Start» controller. Flight crew shall change over to radio communication with «Vladivostok-Radar» controller by the instruction of «Vladivostok-Start» controller.

#### **Missed approach procedure during circling approach**

In case visual contact with RWY is lost while circling-to-land before turning on final, execute turn towards RWY climbing within visual manoeuvring area and immediately join and execute missed approach procedure specified for that instrument approach procedure.

При уходе на второй круг при нахождении ВС на предпосадочной прямой ВПП 25L выполнить по прямой (с МПУ 252°) набор высоты 2700 футов, далее действовать по указанию органа ОВД.

При уходе на второй круг при нахождении ВС на предпосадочной прямой ВПП 07R выполнить по прямой (с МПУ 072°) набор высоты 3500 футов, далее действовать по указанию органа ОВД.

### **Уход на второй круг при выполнении визуального захода (VISUAL APPROACH)**

В случае потери визуального контакта с ВПП на этапе маневрирования на ВПП 07R до начала разворота на предпосадочную прямую выполнить разворот в направлении ВПП с набором высоты 2700 футов и выходом на радиал R252° KN (МПС 252° LN), далее действовать по указанию органа ОВД.

В случае потери визуального контакта с ВПП на этапе маневрирования на ВПП 25L до начала разворота на предпосадочную прямую выполнить разворот в направлении ВПП с набором высоты 3500 футов и выходом на радиал R072° KN (МПС 072° LS), далее действовать по указанию органа ОВД.

При уходе на второй круг при нахождении ВС на предпосадочной прямой ВПП 25L следует приступить к набору высоты 2700 футов по прямой, далее действовать по указанию органа ОВД.

При уходе на второй круг при нахождении ВС на предпосадочной прямой ВПП 07R следует приступить к набору высоты 3500 футов по прямой, далее действовать по указанию органа ОВД.

При необходимости выполнения альтернативной схемы ухода на второй круг пилот заблаговременно информирует орган ОВД.

## **2. Процедуры наблюдения ОВД**

### **Процедуры наблюдения ОВД в границах узлового диспетчерского района Владивосток/Кневичи**

Орган ОВД информирует экипажи ВС в случае, если обслуживание на основе системы наблюдения ОВД прервано или прекращено.

### **Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора**

Значение допуска для определения того, что отображаемая органу ОВД информация о высоте полета ВС, полученная на основе данных о барометрической высоте, является точной, составляет  $\pm 90$  м ( $\pm 300$  футов).

Если отображаемая информация о высоте полета ВС превышает установленные допустимые значения, орган ОВД дает указание проверить установку величины давления и подтвердить высоту полета ВС. Если после подтверждения правильности установки величины давления несоответствие сохраняется, орган ОВД информирует экипаж ВС о несоответствии и выдает указание экипажу ВС прекратить передачу данных о высоте в режиме «С» при условии, что это не приведет к потере информации о местоположении и опознавании.

Векторение осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением ВС.

Векторение применяется для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очередности захода на посадку, при изменении направления ВПП для посадки, оказания навигационной помощи экипажу воздушного судна.

Необходимость векторения определяет орган ОВД исходя из анализа воздушной обстановки.

Векторение разрешается на высотах не ниже минимальных абсолютных в соответствии с картой AD 2.1 UHWW-57.

In case of missed approach while being on final to RWY 25L, climb straight ahead to 2700 ft (on track 252° MAG), then as instructed by ATS unit.

In case of missed approach while being on final to RWY 07R, climb straight ahead to 3500 ft (on track 072° MAG), then as instructed by ATS unit.

### **Missed approach procedure during visual approach**

In case visual contact with RWY is lost during visual manoeuvring to RWY 07R before turning on final, execute turn towards RWY climbing to 2700 ft onto R252° KN (QDR 252° LN), then as instructed by ATS unit.

In case visual contact with RWY is lost during visual manoeuvring to RWY 25L before turning on final, execute turn towards RWY climbing to 3500 ft onto R072° KN (QDR 072° LS), then as instructed by ATS unit.

In case of missed approach while being on final to RWY 25L, climb straight ahead to 2700 ft, then as instructed by ATS unit.

In case of missed approach while being on final to RWY 07R, climb straight ahead to 3500 ft, then as instructed by ATS unit.

If an alternate missed approach procedure is required, pilot shall timely inform ATS unit.

## **2. ATS surveillance procedures**

### **ATS surveillance procedures within Vladivostok/Knevichi TMA**

ATS unit informs flight crews in case service based on ATS surveillance system is interrupted or terminated.

### **Radar Control and ATS using secondary surveillance radar**

The tolerance value used to determine that pressure-altitude-derived level information displayed to the ATS unit is accurate shall be  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft).

If the pressure-altitude-derived level information exceeds the established limits, ATS unit instructs the flight crew to check pressure setting and confirm flight altitude. If, after confirmation from the flight crew that the correct pressure has been set the discrepancy continues to exist, ATS unit shall inform flight crew of the persistent discrepancy and instruct to cease transmitting flight altitude data using Mode S, provided this will not lead to loss of ACFT position and identification.

Vectoring is provided by the ATS unit that directly controls ACFT movement.

Vectoring is used to provide the established intervals between aircraft, expedite air traffic flow, coordinate approach sequence, in case of change of RWY heading for landing, provide navigational assistance to the flight crew.

The necessity to apply vectoring is determined by ATS unit based on air situation analysis.

Vectoring is permitted at altitudes not below the minimum safe altitudes, published on chart on page AD 2.1 UHWW-57.

### 3. Потеря радиосвязи

При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал «Бедствие» и при наличии ответчика ВОРЛ установить на нем код 7600;
- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- продолжать передачу установленных докладов о местонахождении и высоте полета;
- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;
- прослушивать на частоте ДПРМ курса посадки информацию и указания органа ОВД;
- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме Владивосток/Кневичи уйти на запасной аэродром.

По возможности, экипаж может с помощью мобильного телефона использовать телефоны руководителя полетов АДЦ: + 7 (423) 230-75-82.

При потере радиосвязи до входа в узловой диспетчерский район Владивосток/Кневичи экипаж ВС продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера ОВД, в направлении радионавигационного средства рабочего курса посадки в зону ожидания. Далее ВС снижается по схеме зоны ожидания и выполняет внеочередной заход на посадку.

#### Порядок действий при вылете

При потере двусторонней радиосвязи после взлета экипаж ВС набирает эшелон в соответствии с условиями выхода. При решении КВС следовать на аэродром назначения ВС следует на заданном в условиях выхода или последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне в течении 5 минут, затем:

- набирает крейсерский эшелон в соответствии с планом полета, или
- набирает FL140, FL150 или FL240, FL250 в соответствии с правилами полета при отказе радиосвязи.

При решении КВС произвести посадку на аэродроме Владивосток/Кневичи ВС выходит при использовании обычных средств навигации на радионавигационное средство схемы захода на посадку рабочей ВПП или в опубликованную точку схемы захода на посадку, основанной на зональной навигации на заданном в условиях выхода или на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС уровне (абсолютная высота, эшелон), затем ВС снижается по схеме полета в соответствующей стандартной зоне ожидания типа ипподром до высоты конечного этапа захода на посадку и выполняет заход на посадку.

#### Порядок действий при прибытии

Если органом ОВД был назначен STAR, ВС следует по назначенному STAR на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС уровне (абсолютная высота, эшелон), снижение ВС производится при использовании традиционных средств навигации после пролета радионавигационного средства рабочей ВПП или после пролета опубликованной точки схемы захода на посадку, основанной на зональной навигации по схеме полета по соответствующей схеме прерванного захода до высоты начала промежуточного этапа захода на посадку (IF) на выбранную ВПП. Снижение производится с соблюдением установленных ограничений.

### 3. Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew must:

- set SSR transponder, if AVBL, to code 7600, switch on distress signal ("MAYDAY");
- take measures to re-establish radio communication using emergency FREQ 121.500 MHz, radio communication with other ACFT and ATS units;
- continue transmitting reports on ACFT position and flight ALT;
- execute approach in accordance with the established radio communication failure procedures;
- maintain a listening watch on landing heading LOM FREQ for information and ATS unit instructions;
- in case of adverse weather conditions at Vladivostok/Knevichi AD, proceed to an alternate aerodrome.

Flight crews may use mobile communication, if possible, to contact the Flight Control Officer: + 7 (423) 230-75-82.

In the event of radio communication failure before ACFT enters Vladivostok/Knevichi TMA, flight crew shall proceed at the last flight level, assigned by the ATS unit towards the radio navigation aid of the active landing heading to join the holding area, where ACFT shall descend in accordance with the holding pattern and execute priority approach.

#### Communication failure during departure

In the event of two-way radio communication failure after take-off, aircraft shall climb in accordance with departure instructions. If a decision is taken by the pilot-in-command to proceed to the destination aerodrome, ACFT shall proceed at the flight level assigned in departure instructions or at the last flight level assigned by controller and acknowledged by flight crew for 5 min, then:

- climb to the cruising level in accordance with the flight plan, or
- climb to FL140, FL150 or FL240, FL250 in accordance with the established radio communication failure procedures.

If a decision is taken by the pilot-in-command to land at Vladivostok/Knevichi aerodrome, ACFT shall proceed to the radio navigation aid of the approach procedure for the active RWY or to the published WPT of RNAV approach procedure at level (altitude, flight level) assigned in departure instructions or last assigned by the controller and acknowledged by the flight crew, employing navigation based on conventional methods, then descend in accordance with the racetrack holding pattern to FAP/FAF altitude and execute approach.

#### Communication failure during arrival

If STAR was assigned by the ATS unit, aircraft shall fly the assigned STAR at the last level (altitude, flight level) assigned by the controller and acknowledged by the flight crew, descent shall be carried out using conventional navigation aids after passing radio navigation aid of the runway-in-use or after passing the published WPT of the approach procedure based on area navigation, in accordance with the relevant missed approach procedure to the altitude of the intermediate approach segment (IF) of the runway-in-use. Descent shall be executed in accordance with the established restrictions.

Если потеря радиосвязи произошла в процессе векторения, то ВС выходит по кратчайшему расстоянию на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС уровне (абсолютная высота, эшелон) при использовании традиционных средств навигации на радионавигационное средство рабочей ВПП или на опубликованную точку схемы захода на посадку, основанной на зональной навигации. Затем снижение производится по схеме полета по соответствующей схеме прерванного захода до высоты начала промежуточного этапа захода на посадку (IF) на выбранную ВПП. Снижение производится с соблюдением установленных ограничений.

Воздушное судно, намеревающееся выполнить посадку на ВПП или вертолетную площадку, имеет преимущество перед вылетающим ВС, находящимся на земле.

**Примечание:**

*Прослушиванием КРМ экипаж ВС должен убедиться в том, что выбранная ВПП является рабочей. Курсовой маяк ВПП другого направления должен быть выключен во время захода на посадку ВС, потерявшего радиосвязь.*

**5. Процедуры полетов по ПВП в пределах узлового диспетчерского района Владивосток/Кневичи**

При полетах по ПВП в пределах узлового диспетчерского района Владивосток/Кневичи необходимо:

- иметь 2-х стороннюю радиосвязь;
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- выполнять команды диспетчеров ОВД.

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

- a) предоставляется план полета с заполненными полями 7-18 и с указанием целей полета;
- b) разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом ВС в узловой диспетчерский район Владивосток/Кневичи;
- c) отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;
- d) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам;
- e) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

**Примечание:**

*Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП. Правила визуальных полетов предусматривают выдерживание установленных интервалов между воздушными судами без изменения заданной высоты (эшелона) путем визуального наблюдения экипажами за полетами ВС, а при полетах на высотах ниже нижнего эшелона, кроме того, выдерживание истинной безопасной высоты путем визуального наблюдения за впереди расположенной местностью и обхода препятствий, выдерживание установленного маршрута (схемы полета) с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств.*

If radio communication failure occurs, when ACFT is being vectored, ACFT shall proceed via the shortest distance at the last level (altitude, flight level) assigned by the controller and acknowledged by the flight crew to the navigation aid of the active RWY or to the published WPT of RNAV approach procedure. Descent shall be executed in accordance with the relevant missed approach procedure to the altitude of the intermediate approach segment (IF) of the runway-in-use. Descent shall be executed in accordance with the established restrictions.

ACFT intending to execute landing on RWY or Heli-pad has priority over departing ACFT on the ground.

**Note:**

*Flight crew must make sure that the selected RWY is active by monitoring LOC. Localizer of the other RWY heading must be switched off during approach of the ACFT experiencing radio communication failure.*

**5. Procedures for VFR flights within Vladivostok/Knevichi TMA**

Requirements for VFR flights within Vladivostok/Knevichi TMA:

- to maintain two-way radio communication;
- to report ACFT position, when required;

- to follow ATS unit instructions.

Clearance for VFR flight operations is issued by the ATS unit, provided flight situation allows and the following conditions are observed:

- a) a flight plan with items 7 through 18 completed and purpose of flight indicated shall be submitted;
- b) ATS unit clearance must be obtained before ACFT enters Vladivostok/Knevichi TMA;
- c) deviations from the ATS unit clearance are permitted only, if prior permission for these deviations was obtained;
- d) flight shall be operated with visual reference to the ground, otherwise the flight may be operated in accordance with Instrument Flight Rules;
- e) two-way radio communication shall be maintained on the prescribed frequency.

**Note:**

*ATS unit clearance is intended only to provide separation between IFR and VFR flights. Visual flight rules require maintaining the established intervals between aircraft without changing the assigned altitude (flight level) by employing direct visual observation of other ACFT, and during flights at altitudes below the lower flight level – by employing direct visual observation of the area ahead, avoiding obstacles and maintaining the established route (flight procedure) using visual orientation and AVBL navigation aids.*

## УХВВ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Основные виды птиц, обитающих на летном поле аэродрома:

- врановые (вороны, сороки), воробьинообразные, соколообразные (канюки, орланы, тетеревятики), чайки, фазаны, утки и др. Численность стай колеблется от 10 до 300 особей.

Основной перелет птиц наблюдается круглогодично:

- врановые, чайки – в утреннее время с востока на запад, в вечернее время в обратном направлении;

- воробьинообразные, ласточки и соколообразные производят хаотичные перелеты в течение светлого времени суток;

- фазаны – в дневное время хаотичные перелеты между лесными массивами поперек летной полосы.

Сезонная миграция птиц имеет направление в весеннее время с юга на север, осенью в обратном направлении и происходит на высотах до (100) м. Зимний период (ноябрь–февраль) характеризуется спокойной орнитологической обстановкой. Основные виды наблюдаемых птиц (врановые, соколообразные, фазаны) небольшими стаями осуществляют перелеты вдоль ВПП 07R/25L. Соколообразные кормятся и отдыхают на бетонных поверхностях и грунтовых участках аэродрома.

Весенний период (март-май) характеризуется сложной орнитологической обстановкой. Утки и кулики формируются в стаи до 30-60 особей, осуществляют перелет с юга на север. Кормятся и отдыхают на открытых водоемах недалеко от летного поля. В период штормовой погоды и волнения в Амурском заливе, чайки отдыхают и кормятся на бетонных поверхностях аэродрома в количестве от 10 до 60 особей.

Период с мая по июль характеризуется спокойной орнитологической обстановкой. Во второй половине лета (июль-август) орнитологическая обстановка усложняется. Врановые в период скашивания травяного покрова скапливаются стаями до 25 особей на перроне А, ВПП 07R/25L и грунтовых участках летного поля. Скопление цапель группами до 10 особей обусловлено наличием водоемов со стороны ВПП 07R. Воробьинообразные и ласточки осуществляют перелеты для кормления и отдыха стаями от 300 до 1000 особей.

Осенний период (сентябрь-ноябрь) характеризуется спокойной орнитологической обстановкой. Массовой миграции не наблюдается. Характер поведения птиц аналогичен предыдущим периодам. Утки небольшими стаями осуществляют перелеты в места зимовки.

Суточная миграция птиц имеет направление с запада на восток и происходит в полуденный период на высоте до (100) м.

Наибольшее скопление птиц наблюдается на аэродроме в утреннее (2200–2359 UTC) и вечернее (0700–0900 UTC) время. Место концентрации птиц у порогов ВПП 07R/25L, вдоль РД М, по периметру перрона А.

Имеющиеся в пределах летного поля открытые водоемы привлекают водоплавающие виды птиц в период сезонных миграций для отдыха и кормления, создавая повышенную опасность столкновения с ВС.

## UHWW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The prevailing bird species that can be encountered on the airfield are:

- ravens (crows, magpies), passeriformes, falconiformes (buzzards, sea-eagles, goshawks), seagulls, pheasants, ducks, and others. Flock sizes vary from 10 to 300 birds.

Birds migrate throughout the year:

- ravens, sea-gulls – from east to west in the morning and back in the evening;

- passeriformes, swallows and falconiformes migrate chaotically during daylight hours;

- pheasants migrate chaotically between the forest areas located across the RWY strip during the day-time.

Seasonal bird migration takes place from south to north in spring and back in autumn at heights up to (100) m. In winter (November - February) the ornithological situation is usually calm. The prevailing bird species that can be observed (ravens, falconiformes, pheasants) migrate in small flocks along RWY 07R/25L. Falconiformes feed and rest on the aerodrome concrete surfaces and grass areas.

In spring (March-May) the ornithological situation is more dangerous. Ducks and waders gather in flocks up to 30-60 birds, migrating from south to north. They feed and rest near open waters located not far from the airfield. During storms, rise and fall of waves in the Amur bay, seagulls rest and feed on the aerodrome concrete surfaces in flocks up to 10-60 birds.

From May till July the ornithological situation is fairly calm. In the second half of summer (July-August) the ornithological situation becomes more dangerous. During the period of grass cutting, ravens gather in flocks up to 25 birds on apron A, RWY 07R/25L and grass areas of the airfield. Presence of water basins located on RWY 07R sideline conditions gathering of herons in flocks up to 10 birds. Passeriformes and swallows migrate to feed and rest in flocks up to 300-1000 birds.

In autumn (September-November) the ornithological situation is calm. Mass migrations are not observed. Birds behave similarly to the preceding periods. Ducks migrate in small flocks to the wintering areas.

During the day birds tend to migrate from west to east around midday at heights up to (100) m.

The largest bird concentration is observed at the aerodrome from 2200 till 2359 UTC and from 0700 till 0900 UTC. Birds gather at RWY 07R/25L THR, along TWY M, along apron A perimeter.

Open waters located within the airfield attract waterfowl birds during their seasonal migration periods to stop for rest and feeding, increasing the possibility of bird strike hazard.

**Передача информации**

Визуальное наблюдение осуществляется в светлое время суток в пределах летного поля диспетчерами органов ОВД, аэродромной службой, инспекцией по безопасности полетов. Радиолокационный контроль за орнитологической обстановкой не осуществляется. Информация об орнитологической обстановке передается экипажам ВС в случае обнаружения птиц в секторе захода на посадку, на летной полосе, маршрутах руления. При усложнении орнитологической обстановки (в период массовой миграции птиц) информация об этом включается в сообщения АТИС.

При необходимости ВС могут направляться в зону ожидания до удаления птиц с летного поля.

Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

- об изменении состояния поверхности ВПП;
- об изменениях дальности видимости на ВПП (RVR), когда ее значение достигает или становится менее (более), хотя бы в одной из трех точек: зоне приземления, средней точке или дальнем конце ВПП, значений 800 м, 600 м, 550 м, 350 м, 150 м. Орган ОВД передает данные о RVR в таком же порядке;
- об изменениях нижней границы значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности (вертикальной видимости), когда ее значение достигает или становится меньше (больше) 300 м, 150 м, 60 м, 30 м;
- о возникновении неблагоприятных атмосферных условий;
- об изменениях направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов.

**Information broadcast**

ATS units controllers, aerodrome service and flight safety service conduct direct visual observation of the airfield in the day-time. Radar control of bird migration is not provided. Information about the ornithological situation is transmitted to flight crews, if birds are observed in the approach sector, on RWY strip or taxi routes. If the ornithological situation becomes dangerous (during periods of mass bird migration) this information is included in ATIS broadcast.

ACFT may be directed to the holding area until the airfield is cleared of birds.

ATS unit timely informs flight crew of:

- change of RWY surface condition;
- change of runway visual range (RVR), when it reaches or exceeds (or drops below) the following values at least at one of the three observation points (touchdown, mid-point and RWY end): 800 m, 600 m, 550 m, 350 m, 150 m. ATS unit transmits RVR values in the same order;
- change of the height of base of the lowest cloud layer of BKN clouds or OVC (vertical visibility), when it reaches or exceeds (or drops below) one of the following values: 300 m, 150 m, 60 m, 30 m;
- occurrence of adverse weather conditions;
- change of surface wind direction and speed taking into account wind gusts.

**УХВВ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ****UHWW AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UHWW-31 AD 2.1 UHWW-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 07R	AD 2.1 UHWW-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 25L	AD 2.1 UHWW-34
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 25L	AD 2.1 UHWW-35
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UHWW-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UHWW-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UHWW-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UHWW-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 07R	AD 2.1 UHWW-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 25L	AD 2.1 UHWW-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 07R	AD 2.1 UHWW-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 25L	AD 2.1 UHWW-72
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 07R	AD 2.1 UHWW-73
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 25L	AD 2.1 UHWW-74
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 07R	AD 2.1 UHWW-75
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 25L	AD 2.1 UHWW-76
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07R/25L	AD 2.1 UHWW-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07R/25L	AD 2.1 UHWW-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07R	AD 2.1 UHWW-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 25L	AD 2.1 UHWW-90
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07R/25L	AD 2.1 UHWW-91
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07R	AD 2.1 UHWW-93
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 25L	AD 2.1 UHWW-94
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07R/25L	AD 2.1 UHWW-95
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 07R	AD 2.1 UHWW-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II, LOC Z RWY 25L	AD 2.1 UHWW-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 07R	AD 2.1 UHWW-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II, LOC Y RWY 25L	AD 2.1 UHWW-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 07R	AD 2.1 UHWW-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II, LOC X RWY 25L	AD 2.1 UHWW-102
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W CAT I, LOC W RWY 07R	AD 2.1 UHWW-103
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Z RWY 07R	AD 2.1 UHWW-105
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Z RWY 25L	AD 2.1 UHWW-106
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 07R	AD 2.1 UHWW-107
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 25L	AD 2.1 UHWW-108
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 07R	AD 2.1 UHWW-109
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 25L	AD 2.1 UHWW-110
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 07R	AD 2.1 UHWW-111
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 25L	AD 2.1 UHWW-112
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 07R	AD 2.1 UHWW-113
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 25L	AD 2.1 UHWW-114
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 07R/25L	AD 2.1 UHWW-115

Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 07R	AD 2.1 UHWW-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 25L	AD 2.1 UHWW-140
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 07R	AD 2.1 UHWW-141
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 25L	AD 2.1 UHWW-142
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 07R	AD 2.1 UHWW-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 25L	AD 2.1 UHWW-148
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 07R	AD 2.1 UHWW-149
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 25L	AD 2.1 UHWW-150
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 07R	AD 2.1 UHWW-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 25L	AD 2.1 UHWW-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 07R	AD 2.1 UHWW-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 25L	AD 2.1 UHWW-158
VFR Departure Chart RWY 07R	AD 2.1 UHWW-203
VFR Departure Chart RWY 25L	AD 2.1 UHWW-204
VFR Arrival Chart RWY 07R	AD 2.1 UHWW-205
VFR Arrival Chart RWY 25L	AD 2.1 UHWW-206