

**УХСС ЮЖНО-САХАЛИНСК/  
Хомутово  
UHSS YUZHNO-SAKHALINSK/  
Khomutovo**

**УХСС АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.**  
**UHSS AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.**

**УХСС АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.**  
**UHSS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.**

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	465319с 1424303в 465319N 1424303E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	8 км Ю г. Южно-Сахалинск 8 KM S of Yuzhno-Sakhalinsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	18 м/18.4°C 18 M/18.4°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	26 м 26 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	11°З/(2016)/1.2'З 11°W/(2016)/1.2'W
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Аэропорт Южно-Сахалинск», Россия, 693014, Сахалинская обл., г. Южно-Сахалинск, ул. Ивана Куропатко, д.21 Joint stock company "Yuzhno-Sakhalinsk Airport", 21, ulitsa Ivana Kuropatko, Yuzhno-Sakhalinsk, Sakhalinskaya Oblast, 693014, Russia Тел./Tel.: (4242) 788-390, 788-643 Факс/Fax: (4242) 788-385, 788-525 АФТН/AFTN: УХССАПДУ / UHSSAPDU УХССБФЬЬ / UHSSBFXX E-mail: ysa@airportus.ru
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

**УХСС АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.**  
**UHSS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.**

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 2145-0630; СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 2145-0630; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	2100-1100
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	2100-1200
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	1900-1200
9.	Обслуживание Handling	1900-1200
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	2100-1200
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД / AD OPR HR: 2100-1200 1200-2100 обеспечивает запасным, без обслуживания на вылет. АД обеспечивает круглосуточно прием/выпуск ВС для выполнения поисково-спасательных полетов и вертолетов всех типов. AD is AVBL as alternate BTN 1200-2100 without ACFT service for departure. AD is AVBL H24 for ARR and DEP of ACFT and HEL of all types executing SAR flights. 2. Тм = UTC + 11 часов LT = UTC + 11 HR

УХСС АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.  
UHSS AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 14 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 14 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/ Mobil Jet Oil II, Turbo Oil 2380 TS-1/ Mobil Jet Oil II, Turbo Oil 2380
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются средства ПОО ВС: Деайсер ELEPHANT, имеющий три емкости – емкости 1 (объем 2 м <sup>3</sup> ) и 2 (объем 4 м <sup>3</sup> ) наполняются готовой ПОЖ тип I в концентрации 55:45, емкость 3 (объем 2 м <sup>3</sup> ) наполняется ПОЖ тип IV в концентрации 100%. Деайсер WGCB-80, имеющий две емкости – емкость для жидкости тип I объемом 7000 литров и емкость для жидкости тип IV объемом 1000 литров. Для механического удаления снежно-ледяных отложений с поверхности фюзеляжа и крыла ВС применяются средства, предусмотренные эксплуатационно-технической документацией ВС. Ледяные отложения могут быть также удалены с помощью моторных подогревателей УМП-350 «СЕВЕР» и др. ПОЖ, применяемые для ПОО: «OCTAFLO LYOD» Тип I, «MAXFLIGHT AVIA» Тип IV. The following de-icing facilities are AVBL: De-icer ELEPHANT having three containers – container 1 (in the volume of 2 cubic metres) and container 2 (in the volume of 4 cubic metres) are filled with ready type I de-icing fluid in concentration 55:45, container 3 (in the volume of 2 cubic metres) is filled with type IV de-icing fluid in 100% concentration. De-icer WGCB-80 having two containers – container for type I de-icing fluid in the volume of 7000 litres and container for type IV de-icing fluid in the volume of 1000 litres. Facilities set forth in the aircraft operation and maintenance documentation are applied for mechanical removal of snow and ice depositions from the surface of the aircraft fuselage and wings. Ice depositions can be removed also by means of engine heaters UMP-350 "SEVER" and others. De-icing fluids applied for de-icing treatment: Type I "OCTAFLO LYOD", Type IV "MAXFLIGHT AVIA".
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	Техническое обслуживание осуществляется только силами инженерно-технического состава эксплуатантов ВС ACFT maintenance is performed only by the engineering staff of the ACFT operators
7.	Примечания Remarks	Противообледенительная обработка ВС производится по договору с базовой авиакомпанией АО Авиакомпания «Аврора» на площадках для противообледенительной обработки ВС ПОЖ-1, ПОЖ-2 в соответствии с Руководством по противообледенительной обработке ВС АО «Авиакомпания «Аврора». De-icing/anti-icing treatment of aircraft is executed under the contract with Joint stock company «Avrora» Airline» on De-icing area-1 and De-icing area-2 in accordance with the Manual of aircraft de-icing/anti-icing operations of Joint stock company «Aurora» Airlines».

УХСС АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.  
UHSS AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в городе Hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются кафе Cafe AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи Medical post in the airport Terminal, ambulance service
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банкоматы Cash machines
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В г. Южно-Сахалинск In Yuzhno-Sakhalinsk
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХСС АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.  
UHSS AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат 8 по УТПЗ: 2100-0900 кат 7 по УТПЗ: 0900-2100 CAT 8 for fire fighting: 2100-0900 CAT 7 for fire fighting: 0900-2100
2	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	1. В распоряжении администрации АД имеются: - кран грузоподъемностью 40 т; - стол поворотный аварийно-спасательный СП-50; - устройство для подъема самолета УПС-70 (для ВС типов Ил-76, Ил-86, А-380, ВАе-146, Dash 8, Global 500); - синтетические панели Mustmove SCP (50 шт.). 2. В распоряжении авиакомпании «Аврора» имеются: - приспособление для подъема ВС за носовую часть; - приспособление для подъема ВС за крыло; - приспособление для подъема самолетов за шкворень при подломленной (невыпущенной) основной стойке шасси. 3. Администрация АД и авиакомпания «Аврора» имеют в распоряжении по 1 комплекту строп ПБАВС-МВ для буксировки аварийных ВС по грунту. 1. AD administration provides the following equipment: - crane of up to 40 tons lifting capacity; - SP-50 emergency-rescue turntable; - UPS-70 device for lifting an ACFT (for Ил-76, Ил-86, А-380, ВАе-146, Dash 8, Global 500 ACFT); - Mustmove SCP synthetic panels (50 pcs). 2. Aurora Airlines provides the following equipment: - device for lifting ACFT by fuselage nose section; - device for lifting ACFT by wing; - device for lifting ACFT by the pivot in case of main landing gear damage of failure. 3. AD administration and Aurora Airlines provide 1 set of PBAVS-MV slings for towing of ACFT on unpaved ground.
4.	Примечания Remarks	Аварийный пневмотканевый подъёмник отсутствует. Указанное средство предоставляется эксплуатантом. Emergency lifting bag is not AVBL. This facility shall be provided by ACFT operator.

УХСС АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.  
UHSS AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются средства для очистки ВПП, МС и перрона от снега и их обработки антиобледенительными реагентами Equipment for clearing snow from RWY, stands and apron and ACFT treatment with de-icing fluid is AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь: - ВПП (до коэффициента сцепления не менее 0.3); - обочины ВПП на ширину 10 м и до толщины снежного покрова не более 10 см, огни ВПП, зоны КРМ и ГРМ; - рабочая площадь (РД В (или РД D), РД З, маршруты руления (МР) F и G, МС 1-8 до появления видимости рулежной разметки; - подъездные пути к аварийно-спасательной станции и технологический проезд; - стоянки для вертолетов (МС 19, МС 21, МС В1); - подъездные пути к складу ГСМ; - технологический проезд в районе МР F; - места стоянок пассажирских трапов; - объекты (территории) по заявкам подразделений. 2-я очередь: - МС 9-18, РД А, РД D; или РД В; - обочины РД А, РД В, РД D, МР F, МР G (для всех объектов - на ширину 10 м); - стоянки для вертолетов (МС 20, МС 24); - внутриаэропортовые дороги и пути; - объекты (территории) по заявкам сторонних организаций; - вывоз снега. 3-я очередь: - обочины ВПП на ширину 25 м; - обочины перрона и МС (с планировкой сопряжений между очищенными и неочищенными участками); - остальные дороги и подъездные пути к объектам аэродрома, объектам его подразделений и сторонних организаций.

		<p>1. Clearing of:          - RWY (until friction coefficient value is not less than 0.3);          - RWY shoulders to a width of 10 m and until the snow depth value is not more than 10 cm, RWY lighting, LOC and GP areas;          - AD movement area (TWY B (or TWY D), TWY 3, Route F, Route G, stands 1-8 until the taxi guide lines are visible);          - access roads to emergency-rescue station and service lane;          - stands for helicopters (stands 19, 21, B1);          - service lane in the vicinity of Route F;          - stands for passenger boarding stairs;          - objects (territories) upon request of subdivisions.</p> <p>2. Clearing of:          - stands 9-18, TWY A, TWY D (or TWY B);          - shoulders of TWY A, TWY B, TWY D, Route F, Route G (all objects to a width of 10 M);          - stands for helicopters (stands 20, 24);          - inner airport roads and access roads;          - objects (territories) upon request of third parties;          - snow removal.</p> <p>3. Clearing of:          - RWY shoulders to a width of 25 M;          - shoulders of apron and stands (with a layout of junctions of cleared segments with not cleared ones);          - other roads and access roads to AD objects, objects of AD subdivisions and third parties.</p>
3.	Примечания Remarks	<p>Очередность очистки может быть изменена в зависимости от метеоусловий, конкретной обстановки или по указанию генерального директора акционерного общества «Аэропорт Южно-Сахалинск».</p> <p>Order of clearance priorities can be changed depending on meteorological conditions, actual situation or by instruction of the Head of the Joint stock company "Yuzhno-Sakhalinsk Airport".</p>

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	<p>Stands:          1, 1A, 1B, 2, 2A, 2B – армобетон / Reinforced-Concrete, PCN 69/R/B/W/T;          3, 3A, 3B – армобетон / Reinforced-Concrete, PCN 70/R/A/W/T;          4, 4A, 4B – армобетон / Reinforced-Concrete, PCN 65/R/A/W/T;          Площадка противообледенительной обработки ПОЖ-1/De-icing area-1 - армобетон / Reinforced-Concrete, PCN 69/R/B/W/T;          Площадка противообледенительной обработки ПОЖ-2/De-icing area-2 - армобетон / Reinforced-Concrete, PCN 63/R/A/W/T;          5, 5A, 5B, 6 -17, 18, 18A, 18B – армобетон / Reinforced-Concrete, PCN 63/R/A/W/T;          25-28 – железобетон / Reinforced-Concrete, PCN 16/R/A/W/T;          19 – грунт / grass;          21 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 8/R/A/W/T;          22, 24, B1 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete.</p>
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	<p>РД / TWY:          A – 22.5 М, (с отстойками 40.5 м / with shoulders 40.5 М), армобетон / Reinforced Concrete, PCN 55/R/A/W/T;          B – 22.5 М, (с отстойками 40.5 м / with shoulders 40.5 М), армобетон / Reinforced Concrete, PCN 70/R/A/W/T;          D – 22.5 М, (с отстойками 40.5 м / with shoulders 40.5 М), армобетон / Reinforced Concrete, PCN 75/R/A/X/T;          E - PCN 11/R/B/W/T;          3 – 15 М, асфальт / Asphalt, 40 т/40 tons.          МР / Route:          G – армобетон / Reinforced Concrete, PCN 63/R/A/W/T;          F – армобетон / Reinforced Concrete, PCN 68/R/A/W/T</p>
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	<p>На ВПП On RWY</p>
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

**УХСС АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ  
МАРКIROVОЧНЫЕ ЗНАКИ.****UHSS AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.**

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	МС 1-18, 25-28: линии рулежной разметки, Т-образные знаки остановки ВС, контуры зон обслуживания ВС, заземляющие устройства и якорные крепления. Визуальные средства управления рулением и стыковкой/размещением на стоянке: МС 1-3. Stands 1-18, 25-28: taxi guide lines, T-shaped signs of ACFT stop, stand safety lines, grounding devices and anchor moorings. Taxiing guidance visual aids, visual docking/parking guidance system of aircraft stand: stands 1-3.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	ВПП: пороги ВПП, зоны приземления, осевая линия, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифровые значения МПУ. На РД А, В, D: 1) места ожидания типа А, осевые линии, края РД, участки сопряжений РД и ВПП; 2) указательные знаки: обозначения ВПП, местоположения, направления движения, взлета от места пересечения РД с ВПП. На РД Е: осевые линии, края РД. Огни ВПП и РД описаны в разделах АД 2.14, АД 2.15. RWY: RWY THR, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value. TWY А, В, D: 1) pattern A runway-holding position marking, centre lines, TWY edge, junctions of TWY and RWY; 2) information signs: runway designation sign, location signs, direction signs, intersection take-off signs. TWY Е: centre lines, TWY edge. RWY and TWY lighting is described in AD 2.14, AD 2.15.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УХСС АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.****UHSS 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

**УХСС АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.****UHSS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Южно-Сахалинск Yuzhno-Sakhalinsk aeronautical meteorological centre
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМЦ Южно-Сахалинск 30 часов Yuzhno-Sakhalinsk aeronautical meteorological centre 30 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 30 минут и при выпуске сводок SPECI TREND 30 min and along with issuance of SPECI
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Устная консультация экипажей ВС Verbal consultation of flight crews
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Бланки ADVISORY (FV, FK), AIRMET, GAMET, METAR, SIGMET, SPECI, TAF, предупреждения по аэродрому, предупреждения о сдвиге ветра. Рус, англ ADVISORY (FV, FK) forms, AIRMET, GAMET, METAR, SIGMET, SPECI, TAF, 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	AIREP, P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , S, SWM, SWH, T, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , WAREP, спутниковые снимки, схемы прогностического смещения радиозонда, вертикальные разрезы по маршруту. AIREP, P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , S, SWM, SWH, T, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , WAREP, satellite data, forecast trajectories of radiosonde balloon, en-route vertical cut.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	АТИС, АРМ ВИУ ATIS, computer workstation, remote measuring equipment
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПК, Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УХСС АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.  
UHSS AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
01	000°57'23" 012°	3401x45	PCN 60/R/A/X/T Asphalt-Concrete	465212.70N 1424301.42E 465402.82N 1424304.10E 26.5 M	THR 13.5 M TDZ 16.9 M
19	180°57'25" 192°	3401x45		465402.82N 1424304.10E 465212.70N 1424301.42E 26.5 M	THR 15.2 M TDZ 18.1 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3701x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3701x300	нет/NIL	

УХСС АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.  
UHSS 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
01	3401	3551	3401	3401	нет/NIL
From turn pad NR 3	2707	2857	2707	---	нет/NIL
From TWY A	2395	2545	2395	---	нет/NIL
From TWY B	1543	1693	1543	---	нет/NIL
From TWY D	1116	1266	1116	---	нет/NIL
19	3401	3551	3401	3401	нет/NIL
From TWY A	1040	1190	1040	---	нет/NIL
From TWY B	1880	2030	1880	---	нет/NIL
From turn pad NR 2	2912	3062	2912	---	нет/NIL
From TWY D	2314	2464	2314	---	нет/NIL

**УХСС АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**UHSS 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 RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	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 end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
01	CAT I 900 M LIH	зеленые green ---	PAPI* left 2°40'	нет NIL	нет NIL	3401 M, 60 M, 2801 M white, last 600 M yellow, HIRL	красные red ---	нет NIL	нет NIL
19	CAT I 900 M LIH	зеленые green ---	PAPI* left 3.0°	нет NIL	нет NIL	3401 M, 60 M, 2801 M white, last 600 M yellow, HIRL	красные red ---	нет NIL	нет NIL

\* Кроме В777-300 и его модификаций / \*Except B777-300 and its modifications.

**УХСС АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**  
**UHSS AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.**

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	Анемометр: у порогов ВПП 01, ВПП 19. Не освещен.  Anemometer: at THR RWY 01, at THR RWY 19 Not illuminated.
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на РД А, В, D и на западной стороне MP F и G. Осевые: нет. Edge: TWY A, B, D and on the west side of Route F and Route G. 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

**УХСС АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ**  
**UHSS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	Вертолетная стоянка В1 / HEL stand B1: - 465307.38N 1424311.27E. MC / Stand: - 19 – 465249.44N 1424309.49E; - 21 – 465253.68N 1424310.76E; - 22 – нет данных/NIL; - 24 – 465304.89N 1424310.17E. *Посадочная площадка государственной авиации (на РД 3) / STATE AVIATION HELIPAD (on TWY 3): - 465342.29N 1424315.84E.
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	В1 – квадрат / square 30x30 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete; 19 – квадрат / square 30x30 М, грунт / Grass; 21 – квадрат / square 30x30 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 8/R/A/W/T, дневная маркировка / day marking; 22 – квадрат / square 30x30 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete; 24 – квадрат / square 30x30 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete; *На РД 3 / On TWY 3 – прямоугольник / rectangle 20x30 М, бетон / Concrete, огни ночного старта / lights for night-time operations.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL

5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	МС 19, МС В1 используется в качестве посадочной площадки днем и ночью. Посадочная площадка оснащена комплектом светосигнального оборудования из четырех огней с белым светофильтром. Stand 19, Stand B1 shall be used as a helipad in the day-time and at night. The helipad is equipped with lighting facilities consisting of four lights with a white colour filter. Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

\* Для вертолетов гражданской авиации не используется / \* Not AVBL for civil aviation HEL

**УХСС АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД**  
**UHSS AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.**

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Южно-Сахалинск/Хомутово диспетчерская зона 1 / Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo CTR 1: 470703N 1423115E - 470528N 1425200E - 465132N 1425200E - 463434N 1425835E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 40 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 40 KM centred at (465318N 1424300E) до / to 463855N 1421935E - 470703N 1423115E Южно-Сахалинск/Хомутово диспетчерская зона 2 / Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo CTR 2: 470528N 1425200E - 465132N 1425200E - 463434N 1425835E - 462913N 1430039E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at (465318N 1424300E) до / to 471735N 1422544E - 471159N 1422710E - 470703N 1423115E - 470528N 1425200E Южно-Сахалинск/Хомутово диспетчерская зона 3 / Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo CTR 3: 471001N 1431544E - 464313N 1433602E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 70 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 70 KM centred at (465318N 1424300E) до / to 472830N 1422256E - 471735N 1422544E - 471159N 1422710E - 470703N 1423115E - 470528N 1425200E - 471001N 1431544E Южно-Сахалинск/Хомутово диспетчерская зона 4 / Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo CTR 4: 472512N 1431242E - 471001N 1431544E - 470528N 1425200E - 470703N 1423115E - 471159N 1422710E - 471735N 1422544E - 472830N 1422256E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 70 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 70 KM centred at (465318N 1424300E) до / to 472512N 1431242E Южно-Сахалинск/Хомутово узловой диспетчерский район / Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo TMA: см./see ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Южно-Сахалинск/Хомутово диспетчерская зона / Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo CTR: 1. От земли до 1050 м AMSL / GND – 1050 M AMSL; 2. Выше 1050 м AMSL до 1350 м AMSL / above 1050 M AMSL – 1350 M AMSL; 3. Выше 1350 м AMSL до 2300 м AMSL/ above 1350 M AMSL – 2300 M AMSL; 4. Выше 700 м AMSL до 2300 м AMSL/ above 700 M AMSL – 2300 M AMSL. Южно-Сахалинск/Хомутово узловой диспетчерский район / Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo TMA: см./see ENR 2.1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Южно-Сахалинск-Круг рус, англ Yuzhno-Sakhalinsk-Radar RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	—/(1600) м —/(1600) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УХСС АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.  
UHSS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
ДПК TWR	Южно-Сахалинск-Круг Yuzhno-Sakhalinsk-Radar	120.600	к/с H24	нет NIL
Вышка TWR	Южно-Сахалинск-Вышка Yuzhno-Sakhalinsk-Tower	122.000	к/с H24	Выполняет функции Посадки, Старта, Руления Рус, англ Additionally serves as landing control unit, departure control unit and taxiing control unit RUS, ENG
	Южно-Сахалинск-Перрон Yuzhno-Sakhalinsk-Apron	119.000		Связь с наземным техническим персоналом при буксировке и запуске. Рус, англ Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up. RUS, ENG
	Южно-Сахалинск-Транзит Yuzhno-Sakhalinsk-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
АТИС ATIS	Южно-Сахалинск-АТИС Yuzhno-Sakhalinsk-ATIS	126.200	к/с H24	рус, англ RUS, ENG

УХСС АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
UHSS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение передающей антенны DME	Радиус зоны обслужи- вания от контрольной точки GBAS (км)	Примечания
Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVORDME (11°3/--) (11° W /--)	DVOR DME	ЫС YS	114.9 CH 96X	к/с H24	465149.0N 1424258.5E 465149.4N 1424258.4E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 01 ILS кат. I (11°3/2016) LOC 01 ILS CAT I (11°W/2016)	ИСЛ ISL	109.5	П/Р HS	465423.2N 1424304.6E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 01 GP 01		332.6	П/Р HS	465222.6N 1424253.6E			2°40', RDH 15.4 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 01 LOM 01	СЛ SL	505	П/Р HS	465001.6N 1424255.1E			191°MAG/4.1 KM RWY 01 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 01 LMM 01	С S	645	П/Р HS	465136.1N 1424300.5E			192°MAG/1.1 KM RWY 01 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 19 ILS кат. II (11°3/2016) LOC 19 ILS CAT II (11°W/2016)	ИПИ IPI	111.7	П/Р HS	465157.1N 1424301.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 19 GP 19		333.5	П/Р HS	465353.0N 1424257.2E			3.0°, RDH 16.1 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 19 DME 19	ИПИ IPI	111.7 CH 54X	П/Р HS	465353.0N 1424257.3E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 19 LOM 19	ПИ PI	505	П/Р HS	465611.9N 1424307.2E			012°MAG/4.0 KM RWY 19 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 19 LMM 19	П P	645	П/Р HS	465437.6N 1424304.8E			012°MAG/1.1 KM RWY 19 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УХСС UHSS	113.350 CH 22269	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 01 GLS кат. I GBAS (H) 01 GLS CAT I	G01A	CH 20625	к/с H24	465316.7N 1424251.1E			2°40', TCH 16.0 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 19 GLS кат. I GBAS (H) 19 GLS CAT I	G19A	CH 21036	к/с H24				3.0°, TCH 16.0 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Площадь маневрирования аэродрома Южно-Сахалинск/Хомутово включает в себя:

- 1) ВПП 01/19;
- 2) РД А, РД В, РД D, РД Е, РД 3;
- 3) расположенные параллельно ВПП 01/19 маршруты руления (МР) ВС: МР G - от РД А до РД В, МР F - от РД В до РД D.

Точки запуска двигателей ВС расположены на площади маневрирования на РД А, В, D, Е, маршрутах руления F, G.

Установка ВС (включая вертолеты) на точках запуска производится в направлении:

- точки запуска 1, 3, 5 – носом на запад;
- точки запуска 2, 4 – носом на юг;
- точка запуска 6 – носом на север.

Допускается запуск двигателей ВС (включая вертолеты):

- на маршруте руления G на участке между площадкой ПОЖ-2 и точкой запуска 4;
- на площадках ПОЖ-1, ПОЖ-2.

Для вертолетов разрешен запуск двигателей на маршруте руления F между точками запуска 1 и 2.

Движение ВС на аэродроме осуществляется посредством руления на тяге собственных двигателей или буксировкой. Движение ВС с (на) МС производится по маркированной номером стоянке оси руления.

Разрешается движение ВС индекса 7 с размахом крыла до 80 м по РД А, В, D на МР G, F.

ВС типа Ан-124-100, А-330-300, В747-400F, В747-800F, В777-300ER при разворотах в уширениях № 1 и № 4 ВПП 01/19 на 180° с использованием дневной маркировки рулить строго по линиям разметки на пониженной скорости и при повышенном внимании экипажа.

Аэродромное диспетчерское обслуживание при движении ВС на аэродроме предоставляется на площади маневрирования. Запуск двигателей и движение ВС осуществляются с разрешения диспетчера «Южно-Сахалинск-Вышка».

Руление ВС на тяге собственных двигателей осуществляется на пониженной скорости и при повышенном внимании экипажа. Ответственность за соблюдение правил руления несет командир ВС (КВС), за назначенный маршрут руления (буксировки) - диспетчер ОВД, за безопасность заруливания (выруливания) на (с) МС - лицо, ответственное за установку (выпуск) ВС на (с) МС.

Движение ВС в (из) ангар (а) осуществляется **только** буксировкой через **свободные** МС 17, 18А, 18В.

Для МС 1-1В, 2-2В, 3-3В, 4-4В, 5-5В, 18-18В определен общий контур зоны обслуживания ВС с возможностью одновременной стоянки либо двух ВС на МС 1А и 1В, 2А и 2В, 3А и 3В, 4А и 4В, 5А и 5В, либо одного ВС на МС 1, 2, 3, 4, 5, 18 соответственно.

**2. Опробование двигателей ВС**

При проведении технических запусков двигателей ВС необходимо присутствие двух наземных специалистов по краям позади ВС для подачи визуальных запрещающих сигналов посторонним лицам (транспортным средствам) до окончания технического запуска.

Для ВС типа DHC-8-200/300/400, установленных на МС 6-8 носом на запад, разрешается технический запуск двигателей на режиме «малый газ».

Опробование двигателей ВС разрешается только на МС 17, 18, 18А, 18В при установке ВС на указанных МС носом на запад. При опробовании на МС 18А (18В) должно быть свободно МС 18В (18А).

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

Manoeuvring area of Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo AD includes:

- 1) RWY 01/19;
- 2) TWY A, TWY B, TWY D, TWY E, TWY 3;
- 3) ACFT taxi routes (Routes) located parallel to RWY 01/19: Route G – from TWY A to TWY B, Route F – from TWY B to TWY D.

Engines start-up points are located on the manoeuvring area on TWY A, B, D, E, Route F, Route G.

Parking of ACFT (including HEL) on start-up points shall be executed as follows:

- on start-up points 1, 3, 5 – facing west;
- on start-up points 2, 4 – facing south;
- on start-up point 6 – facing north.

Engines start-up of ACFT (including HEL) is permitted:

- on Route G segment between De-icing area-2 and start-up point 4;
- on De-icing area-1 and De-icing area-2.

Engines start-up of HEL is permitted on Route F segment between start-up points 1 and 2.

ACFT movement at the aerodrome shall be executed by taxiing under own engines power or by towing. ACFT taxiing from/to the stand shall be executed via the taxi guide line marked by the stand number.

Taxiing of index 7 ACFT with a wingspan up to 80 M via TWY A, B, D to Route G, F is permitted.

Taxiing of An-124-100, А-330-300, В747-400F, В747-800F, В777-300ER ACFT at 180° turn on RWY 01/19 turn pads №1 and №4 using day-time marking shall be executed strictly along the marking lines at reduced speed and with increased caution of flight crew.

The aerodrome control service during the aircraft movement at the aerodrome is provided on the manoeuvring area. Engines start-up and ACFT movement shall be executed by clearance of “Yuzhno-Sakhalinsk-Tower” controller.

ACFT taxiing under own engines power shall be executed at reduced speed and with flight crew's increased caution. The responsibility for observance of taxi rules is born by the pilot-in-command, the responsibility for the assigned taxi (towing) route is born by ATS unit controller and for the safety of taxiing into/out of the stand – a person in charge of ACFT parking (taxiing) onto/out of the stand.

ACFT taxiing to/from the hangar is carried out by towing **only** via **vacant** stands 17, 18А, 18В.

Stands 1-1В, 2-2В, 3-3В, 4-4В, 5-5В, 18-18В have common stand safety lines, providing either simultaneous parking of two ACFT on stands 1А and 1В, 2А and 2В, 3А and 3В, 4А and 4В, 5А and 5В or one ACFT on stands 1, 2, 3, 4, 5 and 18.

**2. ACFT engines run-up**

During technical engines start-up the presence of two GND specialists on the edges behind ACFT for visual prohibition signalling to unauthorized persons (vehicles) is necessary until the end of technical engines start-up.

For DHC-8-200/300/400 ACFT parked on stands 6-8 facing west, technical engines start-up at idle power is permitted.

Engines run-up is permitted only on stands 17, 18, 18А, 18В, provided ACFT are parked on the stands facing west. During engines run-up on stand 18А (18В), stand 18В (18А) must be vacant.

При опробовании двигателей на МС 17 буксировка ВС в (из) ангар (а) ЗАПРЕЩЕНА.

При опробовании двигателей на МС 18А буксировка ВС в (из) ангар (а) через МС 18В ЗАПРЕЩЕНА.

### 3. Руление на места стоянок и с них

#### 3.1 Прибытие ВС на МС 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В, 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В, 6-16

Установка ВС на МС 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В, 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В, 6-16 носом на восток осуществляется рулением на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Установка ВС на МС 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В носом на запад ЗАПРЕЩЕНА.

Установка ВС на МС 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В, 6-16 носом на запад осуществляется **только** буксировкой хвостом вперед.

Разрешено заруливание ВС с размахом крыла 28.72 м и менее носом на запад на тяге собственных двигателей:

- на МС 4А (при свободных МС 4, 5А) через **свободное** МС 4В;
- на МС 4В (при свободных МС 4, 3В) через **свободное** МС 4А;
- на МС 5А (при свободных МС 5, 6) через **свободное** МС 5В;
- на МС 5В (при свободных МС 5, 4В) через **свободное** МС 5А.

#### 3.2 Убытие ВС с МС 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В, 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В, 6-16

Движение ВС с МС 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В, 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В, 6-16 осуществляется только буксировкой\* в точку запуска, площадки ПОЖ-1, ПОЖ-2.

На МС 6-16 запуск и опробование двигателей ЗАПРЕЩЕНЫ.

\* Разрешается выруливание на тяге собственных двигателей при установке на МС носом на запад:

- с МС 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В – ВС с размахом крыла 28.72 м и менее;
- с МС 15, 16 – ВС типа DHC-6-400;
- с МС 14 – ВС типа Ан-26, выполняющему поисково-спасательное обеспечение.

Оборудованы якорными креплениями:

- МС 15, 16 – для ВС типа DHC-6-400.

#### 3.3 Прибытие ВС на МС 17

Установка ВС на МС 17 носом на восток осуществляется рулением на тяге собственных двигателей или буксировкой, носом на запад - только буксировкой хвостом вперед.

Разрешается установка ВС с размахом крыла 34.1 м и менее носом на запад на тяге собственных двигателей или буксировкой через свободное МС 18А (при свободных МС 18, 18В).

Разрешается установка ВС с размахом крыла 35.8 м и менее носом на запад на тяге собственных двигателей или буксировкой через свободное МС 18В (при свободных МС 18, 18А).

#### 3.4 Убытие ВС с МС 17

Движение с МС 17 ВС, установленных носом на запад, осуществляется рулением на тяге собственных двигателей или буксировкой в точку запуска, площадки ПОЖ-1, ПОЖ-2.

Движение с МС 17 ВС, установленных носом на восток, осуществляется буксировкой хвостом вперед в точку запуска, площадки ПОЖ-1, ПОЖ-2.

ACFT towing to/from the hangar is PROHIBITED during engines run-up on stand 17.

ACFT towing to/from the hangar via stand 18B is PROHIBITED during engines run-up on stand 18A.

### 3. Taxiing to and from stands

#### 3.1 ACFT taxiing into stands 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В, 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В, 6-16

ACFT parking onto stands 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В, 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В, 6-16 facing east shall be executed under own engines power or by towing.

ACFT parking onto stands 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В facing west is PROHIBITED.

ACFT parking onto stands 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В, 6-16 facing west shall be executed **only** by pushback.

Taxiing of ACFT with a wingspan of 28.72 m and below under own engines power for parking facing west is permitted:

- into stand 4А (when stands 4, 5А are vacant) via **vacant** stand 4В;
- into stand 4В (when stands 4, 3В are vacant) via **vacant** stand 4А;
- into stand 5А (when stands 5, 6 are vacant) via **vacant** stand 5В;
- into stand 5В (when stands 5, 4В are vacant) via **vacant** stand 5А.

#### 3.2 ACFT taxiing out of stands 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В, 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В, 6-16

ACFT taxiing out of stands 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В, 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В, 6-16 shall be executed only by towing\* to start-up point, De-icing area-1, De-icing area-2.

Engines start-up and run-up on stands 6-16 are PROHIBITED.

\*Taxiing under own engines power for ACFT parked facing west is allowed as follows:

- out of stands 4, 4А, 4В, 5, 5А, 5В – ACFT with a wingspan of 28.72 M and below;
- out of stands 15, 16 - DHC-6-400 ACFT;
- out of stand 14 – An-26 ACFT, executing SAR operations.

Stands equipped with anchor point:

- stands 15, 16 – for DHC-6-400 ACFT.

#### 3.3 ACFT taxiing into stand 17

Parking onto stand 17 facing east shall be executed by taxiing under own engines power or by towing, facing west – only by pushback.

Taxiing of ACFT with a wingspan of 34.1 m and below and parking facing west under own engines power or by towing via vacant stand 18А (when stands 18, 18В are vacant) are allowed.

Taxiing of ACFT with a wingspan of 35.8 m and below and parking facing west under own engines power or by towing via vacant stand 18В (when stands 18, 18А are vacant) are allowed.

#### 3.4 ACFT taxiing out of stand 17

Taxiing out of stand 17 of ACFT parked facing west shall be executed under own engines power or by towing to start-up point, De-icing area-1, De-icing area-2.

Taxiing out of stand 17 of ACFT parked facing east shall be executed by pushback to start-up point, De-icing area-1, De-icing area-2.

Для ВС с размахом крыла 28.72 м и менее, установленных носом на восток, при свободном MC 18 разрешено выруливание на тяге собственных двигателей через свободные MC 18А или MC 18В (при свободном MC 18А).

При установке носом на восток движение в точку запуска, площадки ПОЖ-1, ПОЖ-2 разрешается только буксировкой следующим ВС:

- с размахом крыла 34.1 м и менее – при свободных MC 18, 18А через свободные MC 18А или 18В;
- с размахом крыла 35.8 м и менее - при свободных MC 18, 18А через свободное MC 18В.

### 3.5 Прибытие ВС на MC 18, 18А, 18В

Установка ВС на MC 18, 18А, 18В носом на восток осуществляется рулением на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Установка ВС на MC 18 носом на запад осуществляется **только** буксировкой хвостом вперед.

Установка ВС с размахом крыла 28.72 м и менее носом на запад производится через свободное MC 17 рулением на тяге собственных двигателей или буксировкой:

- на MC 18А – при свободном MC 18;
- на MC 18В – при свободных MC 18, 18А.

Установка ВС с размахом крыла 34.1 м и менее носом на запад разрешается:

- 1) при свободном MC 18 - рулением на тяге собственных двигателей или буксировкой:
  - на MC 18А – при свободном MC 18В;
  - на MC 18В – через свободное MC 18А при свободном MC 17;

2) только буксировкой - через свободное MC 17 на MC 18А при свободном MC 18.

ВС с размахом крыла 35.8 м и менее на MC 18В носом на запад устанавливаются только буксировкой через свободное MC 17 при свободных MC 18, 18А.

### 3.6 Убытие ВС с MC 18, 18А, 18В

Движение ВС с MC 18, 18А, 18В, установленных носом на запад, осуществляется рулением на тяге собственных двигателей или буксировкой в точку запуска, площадки ПОЖ-1, ПОЖ-2.

Движение ВС с MC 18, установленных носом на восток, осуществляется только буксировкой хвостом вперед в точку запуска, площадки ПОЖ-1, ПОЖ-2.

Разрешается руление на тяге собственных двигателей ВС с размахом крыла 28.72 м и менее, установленных носом на восток:

- с MC 18А – через свободные MC 17, 18В;
- с MC 18В – через свободные MC 17, 18А.

Разрешается руление на тяге собственных двигателей или буксировка в точку запуска, площадки ПОЖ-1, ПОЖ-2:

1) ВС с размахом крыла 34.1 м и менее, установленных на MC 18А носом на восток - через свободные MC 17 или MC 18В (при свободном MC 17);

2) ВС с размахом крыла 35.8 м и менее, установленных на MC 18В носом на восток - через свободное MC 17 при свободном MC 18А.

### 3.7 Прибытие ВС (включая вертолеты) на MC 25-28

Установка ВС осуществляется только буксировкой хвостом вперед:

- на MC 25, 26 – носом на запад;
- на MC 27, 28 – носом на восток.

### 3.8 Убытие ВС (включая вертолеты) с MC 25-28

Разрешается руление на тяге собственных двигателей или буксировка ВС (включая вертолеты):

- 1) установленных носом на запад:

For ACFT with a wingspan of 28.72 m and below parked facing east, taxiing out is allowed under own engines power when stand 18 is vacant via vacant stands 18A or 18B (when stand 18A is vacant).

Taxiing of ACFT parked facing east to start-up point, De-icing area-1, De-icing area-2 shall be executed only by towing as follows:

- with a wingspan of 34.1 m and below – when stands 18, 18A are vacant via vacant stand 18A or 18B;
- with a wingspan of 35.8 m and below – when stands 18, 18A are vacant via vacant stand 18B.

### 3.5 ACFT taxiing into stands 18, 18А, 18В

ACFT parking onto stands 18, 18А, 18В facing east shall be executed by taxiing under own engines power or by towing.

Parking onto stand 18 facing west shall be executed only by pushback.

Parking of ACFT with a wingspan of 28.72 m and below facing west shall be executed via vacant stand 17 by taxiing under own engines power or by towing as follows:

- onto stand 18А – when stand 18 is vacant;
- onto stand 18В – when stands 18, 18А are vacant.

Parking of ACFT with a wingspan of 34.1 m and below facing west is allowed as follows:

- 1) when stand 18 is vacant – by taxiing under own engines power or by towing:
  - onto stand 18А – when stand 18В is vacant;
  - onto stand 18В – via vacant stand 18А when stand 17 is vacant;

2) only by towing – via vacant stand 17 onto stand 18А when stand 18 is vacant.

ACFT with a wingspan of 35.8 m and below shall be parked onto stand 18В facing west only by towing via vacant stand 17 when stands 18, 18А are vacant.

### 3.6 ACFT taxiing out of stands 18, 18А, 18В

Taxiing out of stands 18, 18А, 18В of ACFT parked facing west shall be executed under own engines power or by towing to start-up point, De-icing area-1, De-icing area-2.

Taxiing out of stand 18 of ACFT parked facing east shall be executed only by pushback to start-up point, De-icing area-1, De-icing area-2.

Taxiing under own engines power of ACFT with a wingspan of 28.72 m and below parked facing east is allowed as follows:

- out of stand 18А – via vacant stands 17, 18В;
- out of stand 18В – via vacant stands 17, 18А.

Taxiing under own engines power or towing to start-up point, De-icing area-1, De-icing area-2 is allowed as follows:

1) ACFT with a wingspan of 34.1 m and below parked on stand 18А facing east – via vacant stands 17 or 18В (when stand 17 is vacant);

2) ACFT with a wingspan of 35.8 m and below parked on stand 18В facing east – via vacant stand 17 when stand 18А is vacant.

### 3.7 ACFT taxiing into stands 25-28 (including HEL)

ACFT parking on the stands shall be executed by pushback only:

- on stands 25, 26 – facing west;
- on stands 27, 28 – facing east.

### 3.8 ACFT taxiing out of stands 25-28 (including HEL)

Taxiing out of the stands of ACFT (including HEL) is permitted under own engines power or by towing as follows:

- 1) for ACFT (HEL), parked facing west:

- с MC 25 – при свободном MC 26;
- с MC 26;
- 2) установленных носом на восток:
- с MC 27;
- с MC 28 – при свободном MC 27.

### 3.9 Установка ВС на участки трудоемких работ (УТР) № 1, 2 и убытие с них

Установка ВС типа DHC 8-400 и ВС с меньшим размахом крыла на УТР выполняется только буксировкой:

- на (с) УТР № 1 - через свободные MC 5B, 6 носом на С, В, Ю (при свободном УТР №2), 3;

- на (с) УТР № 2 - через свободное MC 7 носом на В, 3. ВС типа DHC 8-300 и ВС с меньшим размахом крыла – только носом на С (при свободном УТР № 1).

### 3.10 Зона стоянки для вертолетов

MC 19, 21, 22, 24, B1.

Для вертолетов, не имеющих колесных шасси: MC 17, 18, 18A, 18B.

### 3.11 Ограничения при рулении

При отказе вспомогательной силовой установки разрешается буксировка ВС с одним запущенным двигателем на режиме не выше малого газа, если это предусмотрено руководством по летной эксплуатации ВС и Руководством по организации наземного обслуживания ВС.

КВС согласовывает с руководителем буксировки возможность запуска двигателя.

За безопасность буксировки с запущенным двигателем отвечают руководитель буксировки и КВС.

Буксировка ВС с запущенными винтовыми двигателями ЗАПРЕЩЕНА.

### 3.12 Противобледенительная обработка ВС

Обработка ВС противобледенительными жидкостями выполняется на ПОЖ-1, ПОЖ-2.

### 4. Удаление ВС, потерявших способность двигаться

См. раздел АД 2.6.

### 5. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП

Учебно-тренировочные, контрольно-испытательные полеты выполняются по заявкам эксплуатантов согласно установленным графикам и по согласованию с пользователями воздушного пространства, обеспечиваются на основании договоров и выполняются в установленном порядке.

В зависимости от навигационной обстановки или при отсутствии запасных аэродромов для ВС, выполняющих тренировочные полеты, руководитель полетов имеет право прервать тренировку и дать команду на посадку ВС.

Одновременное выполнение аэродромных тренировочных полетов ВС государственной и гражданской авиации запрещено.

### 6. Ограничение полетов вертолетов

Взлёт и посадка вертолётов всех типов производится с (на) ВПП 01/19.

Допускаются взлёт и посадка вертолётов:

- типа Ми-8 и вертолётов с меньшим диаметром несущего винта - с (на) MC 19, 21;
- с диаметром несущего винта 20 м и менее - с (на) MC B1.

Взлет, посадка вертолетов в секторе МПУ от 012° до 112° - ЗАПРЕЩЕНЫ.

МПУ взлета определяется КВС по согласованию с диспетчером органа ОВД с учетом рабочего МПУ посадки, ограничительных секторов, направления и скорости ветра, взаиморасположения с другими вертолетами на местах стоянок.

- out of stand 25 – when stand 26 is vacant;
- out of stand 26;
- 2) for ACFT (HEL), parked facing east;
- out of stand 27;
- out of stand 28 – when stand 27 is vacant.

### 3.9 ACFT parking onto and taxiing out of labour-intensive work areas 1, 2

Parking of DHC 8-400 ACFT and ACFT with smaller wingspan onto labour-intensive work areas shall be executed only by towing as follows:

- onto/from labour-intensive work area 1 – via vacant stands 5B, 6 facing north, east, south (when labour-intensive work area 2 is vacant), west;

- onto/from labour-intensive work area 2 – via vacant stand 7 facing east, west. DHC 8-300 ACFT and ACFT with smaller wingspan – facing north only (when labour-intensive work area 1 is vacant).

### 3.10 Parking area for helicopters

Stands 19, 21, 22, 24, B1 are designated for parking of HEL.

Stands 17, 18, 18A, 18B are designated for parking of HEL, not equipped with wheeled landing gear.

### 3.11 Taxiing - limitations

In case of APU failure, ACFT towing with one engine running at power not above idle is permitted, provided this procedure is envisaged by the Aeroplane Flight Manual and the Ground Operations Manual.

Possibility of engine start-up shall be coordinated by the pilot-in-command with the person in charge of towing.

Responsibility for the safety of towing with the running engine is placed on the person in charge of towing and pilot-in-command.

ACFT towing with running propeller engines is PROHIBITED.

### 3.12 ACFT de-icing

ACFT de-icing is executed on De-icing area-1, De-icing area-2.

### 4. Removal of disabled ACFT

See AD 2.6.

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

Training and practice flights, technical test flights shall be executed by requests of operators according to the established schedules and by coordination with the airspace users, shall be provided based on agreements and executed according to the established order.

Depending on navigation condition or when alternate AD is not AVBL for ACFT executing training flights, Flight Control Officer has a right to abort training and issue instruction to land.

Simultaneous execution of aerodrome training flights of civil aviation ACFT and state aviation ACFT is prohibited.

### 6. Helicopter traffic – limitation

Take-off and landing of helicopters of all types shall be executed from/on RWY 01/19.

Take-off and landing of HEL are permitted as follows:

- Mi-8 and HEL with smaller main rotor diameter – from (on) stands 19, 21;
- HEL with the main rotor diameter of 20 m and below – from (on) stand B1.

Take-off and landing of helicopters in sector from 012° to 112° MAG are PROHIBITED.

Take-off magnetic track shall be determined by the pilot-in-command in coordination with ATS unit controller considering landing track in use, limiting sectors, wind direction and speed, parking configuration relative to other helicopters on the stands.

Установка (убытие) вертолетов, не имеющих колесных шасси, с (на) ВПП 01/19 на (с) МС 17, 18, 18А, 18В осуществляется по воздуху над разметкой руления РД А, МР G (в зоне влияния земли) на высоте до 10 м и скорости менее 30 км/ч.

Площадка для подцепки и отцепки грузов (для полетов с грузом на внешней подвеске) расположена на МС В1.

### 6.1 Прибытие и перемещение на вертолетные МС 19, 21, 22, 24, В1.

Снижение вертолетов для захода на посадку выполняется на ВПП 01/19 до высоты (50) м и дальнейшим полетом на этой высоте с рабочим МПУ посадки до траверза соответствующей вертолетной стоянки, после чего выполняется отворот на стоянку, снижение и посадка.

Вертолетам типа Ми-8, Ка-32 и вертолетам с меньшим диаметром несущего винта разрешены:

#### 1) днем:

- перемещение по воздуху с ВПП на МС 19, 21, В1 (для вертолетов с диаметром несущего винта 20 м и менее);

- движение только буксировкой с РД А на МС 19 и с МР G на МС 22, 24 (при свободном МС 22), В1 (при свободных МС 22, 24);

#### 2) ночью:

- посадка на МС 19, В1 (для вертолетов с диаметром несущего винта 20 м и менее);

- движение только буксировкой с РД А на МС 19 и с МР G на МС В1 (при свободных МС 22, 24).

### 6.2 Убытие с вертолетных МС 19, 21, 22, 24, В1 днем и с МС 19, В1 ночью

На МС 22, 24 запуск и опробование двигателей вертолета ЗАПРЕЩЕНЫ.

**Днем** движение вертолета с МС 24 на МС В1 или на МР G (при свободном МС 22) выполняется только буксировкой.

Вертолетам типа Ми-8, Ка-32 и вертолетам с меньшим диаметром несущего винта на МС 19, 21, В1 (для вертолетов с диаметром несущего винта 20 м и менее) разрешены запуск двигателей, контрольное висение и взлет.

**Ночью** вертолетам типа Ми-8, Ка-32 и вертолетам с меньшим диаметром несущего винта разрешены:

- движение только буксировкой с МС 19 на РД А и с МС В1 (при свободных МС 22, 24) на МР G;

- на МС 19, В1 (для вертолетов с диаметром несущего винта 20 м и менее) - запуск двигателей, контрольное висение и взлет.

После взлета с МС 19, 21, В1 вертолеты как днем, так и ночью следуют в направлении ВПП 01/19 с набором высоты, выполняют полет вдоль ВПП с рабочим МПУ взлета до ее торца, затем выполняют вписывание в схему стандартного вылета.

## УХСС Ад 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

### 1. Ограничения на взлет

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех ВС.

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

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

Air-taxiing of HEL, not equipped with wheeled landing gear, from (to) RWY 01/19 to (from) stands 17, 18, 18A, 18B shall be executed along the established taxi guide lines on TWY A, Route G (in ground effect) at height up to 10 m and speed below 30 km/h.

The pad for attachment (detachment) of load (when executing sling load operations) is located on stand B1.

### 6.1 Arrival and taxiing to HEL stands 19, 21, 22, 24, В1.

Descent of helicopters for landing shall be executed on RWY 01/19 down to (50) m height and further flight at this height on landing track in use to the abeam of corresponding HEL stand, after that turn to the stand, descent and landing shall be executed.

Mi-8, Ka-32 and helicopters with smaller main rotor diameter are allowed to execute:

#### 1) in the day-time:

- air-taxiing from RWY to stands 19, 21, В1 (for HEL with the main rotor diameter of 20 m and below);

- movement from TWY A to stand 19 and from Route G to stands 22, 24 (when stand 22 is vacant), В1 (when stands 22, 24 are vacant) only by towing;

#### 2) at night:

- landing on stands 19, В1 (for HEL with the main rotor diameter of 20 m and below);

- movement from TWY A to stand 19 and from Route G to stand В1 (when stands 22, 24 are vacant) only by towing.

### 6.2 Departure from HEL stands 19, 21, 22, 24, В1 in the day-time and from stands 19 and В1 at night

Engines start-up and run-up of HEL are PROHIBITED on HEL stands 22, 24.

**In the day-time** taxiing of HEL from stand 24 to stand В1 or to Route G (when stand 22 is vacant) shall be executed only by towing.

Mi-8, Ka-32 and HEL with smaller main rotor diameter are permitted to execute start-up, test hovering and take-off on stands 19, 21, В1 (for HEL with main rotor diameter of 20 m and below).

**At night** Mi-8, Ka-32 and helicopters with smaller main rotor diameter are permitted to:

- taxi from stand 19 to TWY A and from stand В1 (when stands 22, 24 are vacant) to ROUTE G only by towing;

- start-up, test hovering and take-off are permitted on stands 19, В1 (for HEL with main rotor diameter of 20 m and below).

After take-off from stands 19, 21, В1 helicopters shall proceed with climbing towards RWY 01/19 both in the day-time and at night, execute flight along RWY 01/19 on take-off track in use to its extremity, then join the standard departure procedure.

## UHSS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### 1. Take-off restrictions

Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be executed by the flight crews of all aircraft.

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

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

## 2. Ограничения на посадку

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

При наличии в секторах подхода и захода на посадку особых метеорологических условий (значительный ветер, наличие кучево-дождевых облаков и т.д.) орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира ВС может отклонить выполнение эксплуатационных приемов снижения шума экипажем, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

В целях снижения шума ВПП 01 является предпочтительной для использования.

Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится в случаях:

- наличия на ВПП льда, слякоти, воды или грязи, масла и т.д. при коэффициенте сцепления  $\leq 0.4$ ;
- высоты нижней границы облаков  $< 150$  м или горизонтальной видимости  $< 1800$  м;
- боковой составляющей скорости ветра на ВПП (включая порывы)  $> 7$  м/с;
- попутной составляющей скорости ветра на ВПП  $> 2.5$  м/с;
- прогноза или наличия сдвига ветра;
- ожидания влияния неблагоприятных погодных условий на заход и посадку воздушного судна.

Никакие приемы снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения.

Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

Чтобы не отвлекать экипаж во время выполнения процедуры снижения шума, связь «Воздух-Земля» должна быть сведена к минимуму.

## УХСС Ад 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

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

Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются при  $RVR \leq 550$  м.

О начале применения процедур экипажи ВС извещаются по АТИС или органом ОВД фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».

Маршрут руления ВС к линии предварительного старта ВПП 01/19 определяется диспетчером «Южно-Сахалинск-Вышка». Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера «Южно-Сахалинск-Вышка».

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

В период действия процедур при ограниченной видимости:

- взлет ВС производится от точки на ВПП, в которой располагаемые дистанции от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы ВС и условий взлета;
- ЗАПРЕЩАЕТСЯ взлет без остановки на исполнительном старте.

При видимости менее 400 м ВС буксируется на предварительный старт.

### 2. Процедуры полетов по ППП

Полеты в пределах УДР Южно-Сахалинск/Хомутово осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам и правилами визуальных полетов.

## 2. Landing restrictions

Noise abatement procedures during approach phase shall be executed by the flight crews of all aircraft.

In case of presence of significant weather conditions in arrival and approach sectors (strong wind, cumulonimbus clouds, etc), ATS unit at own discretion or upon request of pilot-in-command may decline execution of noise abatement procedures, if it is necessary by safety reasons.

To provide noise abatement, RWY 01 shall be the preferential RWY for use.

The required noise abatement procedures in the overflown areas shall not be observed due to the following cases:

- presence of ice, slush, water, mud, oil, etc. on RWY when friction coefficient is 0.4 or less;
- the height of cloud base is lower than 150 m or horizontal visibility is less than 1800 m;
- crosswind component on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;
- tailwind component on RWY exceeds 2.5 m/s;
- wind shear is forecasted or reported;
- unfavourable weather conditions are expected to influence ACFT approach and landing.

No noise abatement procedures shall envisage increasing of indicated air speed during descent.

A displacement of threshold shall not be used as a noise abatement measure.

Not to distract the flight crew's attention during the execution of noise abatement procedures, air-ground communication shall be reduced to a minimum.

## UHSS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1. Low Visibility Procedures

Low visibility procedures shall be applied when  $RVR$  is 550 m or less.

The flight crews are notified about LVP implementation by ATIS or ATS unit using the phrase: "Low visibility procedures in progress. Check your minimum".

The taxi route to RWY 01/19 runway-holding position is assigned by "Yuzhno-Sakhalinsk-Tower" controller. The flight crew should read back all the instructions of "Yuzhno-Sakhalinsk-Tower" controller.

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

During the period of LVP validity:

- take-off of aircraft shall be carried out from the runway position where the runway declared distances from the start of take-off run correspond to the required ones for the ACFT actual take-off mass and take-off conditions;
- take-off without stop at line-up position is PROHIBITED.

When visibility is less than 400 m, the aircraft shall be towed to the runway-holding position.

### 2. Procedures for IFR flights

Flights within Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo TMA shall be carried out according to IFR and VFR.

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

Взлет ВС производится, как правило, от начала ВПП. Разрешается выполнять взлет не от начала ВПП при условии, если располагаемые характеристики летной полосы от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условий взлета. Решение принимает КВС. В этих случаях место начала взлета КВС согласовывает с диспетчером Вышки.

Набор высоты после взлета по прямой до первого разворота производится:

- (200) м для ВС 1-3 классов;
- (100) м для ВС 4 класса и вертолетов.

При необходимости прибывающие ВС могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания (над БПРМ 01 или над ДПРМ 19 аэродрома Южно-Сахалинска/Хомутово, или над ПОД ZALIV) на эшелонах FL070-FL140. Параметры перечисленных зон ожидания указаны на картах стандартного прибытия по приборам и картах заходов на посадку по приборам.

ВС, следующие по стандартным маршрутам прибытия, при неработающей зоне ограничения полетов UHR1399 направляются органом ОВД в зоны ожидания над БПРМ 01 или над ДПРМ 19 аэродрома Южно-Сахалинска/Хомутово с занятием эшелонов FL070-FL140.

Для ВС категории А и вертолетов предназначены следующие зоны ожидания:

- № 1 (северная окраина г. Анива), координаты центра зоны 464237N 1413153E;
- № 2 (над н.п. Советское), координаты центра зоны 473001N 1424005E;
- радиусы зон ожидания № 1 и № 2 - 5 км, высоты полетов в зонах (300) м – (600) м.

### **3. Порядок внеочередного захода ВС на посадку из зоны ожидания**

В случае необходимости при следовании ВС на аэродром Южно-Сахалинск/Хомутово и возврате ВС по различным причинам применяется внеочередной заход на посадку ВС, который обеспечивается диспетчером ОВД.

После получения диспетчерского разрешения для выполнения захода на посадку экипаж ВС занимает на БПРМ 01 или ДПРМ 19:

- при наличии радиолокационного контроля (РЛК) – высоту (1600) м;
- без РЛК – эшелон FL070-FL090.

После пролета БПРМ 01 (ДПРМ 19) экипаж ВС следует в точку третьего разворота установленной схемы стандартного захода на посадку по приборам с занятием высоты:

- при заходе на ВПП 01 – (900) м;
- при заходе на ВПП 19 – (1200) м.

Далее выполняется заход на посадку и посадка.

### **4. Аварийный слив топлива**

Зона аварийного слива топлива (выброски груза) совпадает с зоной ожидания над ПОД ZALIV.

### **5. Процедуры наблюдения ОВД**

#### **5.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора**

Применяется.

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

ACFT take-off shall be carried out, as a rule, from the beginning of RWY. It is permitted to carry out take-off not from the beginning of RWY provided, that the available characteristics of runway strip from the position of start of take-off run conform to the characteristics required for ACFT actual take-off mass and take-off conditions. The pilot-in-command shall take the decision. In these cases the pilot-in-command shall coordinate the position of start of take-off run with "Yuzhno-Sakhalinsk-Tower" controller.

Climbing straight ahead after take-off before the initial turn shall be carried out:

- to (200) m for class 1-3 ACFT;
- to (100) m for class 4 ACFT and HEL.

If necessary, arriving ACFT may obtain instructions to hold in the holding area (over LMM 01 or over LOM 19 of Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo AD, or over CRP ZALIV) at FL070 – FL140. Parameters of listed holding areas are given on STAR and instrument approach charts.

ACFT, proceeding along STAR routes, if restricted area UHR1399 is not active, shall be directed by ATS unit to holding areas over LMM 01 or over LOM 19 of Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo AD reaching FL070 - FL140.

The following holding areas are designated for CAT A ACFT and helicopters:

- №1 (north edge of Aniva city), coordinates of area centre 464237N 1413153E;
- №2 (over Sovetskoye settlement), coordinates of area centre 473001N 1424005E;
- radii of №1 and №2 holding areas – 5 km, flight altitudes within areas (300) m – (600) m.

### **3. Procedure of out-of-turn approach from the holding area**

In case of emergency, when ACFT proceed to the aerodrome of Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo and return to that aerodrome due to different reasons, out-of-turn approach shall be applied and provided by ATS unit controller.

After obtaining controller's clearance for approach execution, flight crew shall reach at LMM 01 or LOM 19 as follows:

- height (1600) m if radar control is AVBL;
- FL070 – FL090 if radar control is not AVBL.

After passing LMM 01 (LOM 19) flight crew shall proceed to turn on base leg point of established instrument approach procedure reaching the following height:

- during approach to RWY 01 – (900) m;
- during approach to RWY 19 – (1200) m.

After that approach and landing shall be executed.

### **4. Fuel dumping**

Fuel dumping (cargo dropping) area coincides with holding area over CRP ZALIV.

### **5. ATS surveillance procedures**

#### **5.1 Radar control and ATS using primary surveillance radar**

Applicable.

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

Применяется.

## 6. Процедуры полетов по ПВП

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

## 7. Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 настоящего АИП.

При потере радиосвязи после входа в узловой диспетчерский район Южно-Сахалинск/Хомутово экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера пункта ОВД, или на выделенном эшелоне FL150 в зону ожидания над БПРМ 01 или над ДПРМ 19.

После пролета БПРМ 01 (или ДПРМ 19) экипаж ВС в расчетное время прибытия (или как можно ближе к нему) приступает к снижению в соответствующей зоне ожидания до FL070. Далее выполняется заход на посадку и посадка по схеме стандартного захода на посадку по приборам для выбранного навигационного средства рабочего МПУ посадки. Посадка ВС должна быть выполнена не позднее 30 минут после расчетного времени прибытия ВС на схему аэродрома.

При потере радиосвязи после взлета экипаж ВС продолжает набор высоты круга, выполняет полет по схеме захода на посадку и производит посадку на АД Южно-Сахалинск/Хомутово, учитывая метеоусловия и фактическую массу ВС.

Если по метеоусловиям или фактической массе ВС посадка на АД Южно-Сахалинск/Хомутово невозможна, выполняется установленная для конкретного рабочего направления ВПП процедура выхода в зону ожидания с набором FL070.

Далее экипаж ВС выполняет выход из зоны ожидания для захода на посадку на АД Южно-Сахалинск/Хомутово или следует на запасной аэродром на установленных для полета без радиосвязи эшелонах FL140, FL150 или FL240, FL250 (в зависимости от направления движения).

При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП ВС следует по плану до аэродрома первой посадки.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перехода на полет по ПВП, экипаж ВС выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома планируемой посадки и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета.

Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка по возможности производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

Если полет на аэродром назначения не связан с пересечением государственной границы РФ, то экипаж ВС обязан произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме. В этом случае он должен следовать на установленных для полета без радиосвязи эшелонах FL140, FL150 или FL240, FL250 (в зависимости от направления движения).

## 5.2 Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Applicable.

## 6. Procedures for VFR flights

A pilot-in-command must observe visual flight rules and report the necessity to change to IFR flight to the ATS unit (traffic control) in good time.

## 7. Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of the present AIP.

In case of radio communication failure after entry to Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo TMA, flight crew (pilot) shall continue the flight at flight level, assigned by the latest obtained instruction of ATS unit controller or at the assigned FL150 to the holding area over LMM 01 or over LOM 19.

After passing LMM 01 (or LOM 19), flight crew commence descent at ETA (or as close to it as possible) in the appropriate holding area down to FL070. After that approach and landing shall be executed according to instrument approach procedure for selected navigation aid of landing track in use. ACFT landing must be executed not later than 30 minutes after ETA of ACFT to LMM 01 (LOM 19).

In case of radio communication failure after take-off, pilot-in-command shall continue climbing to the aerodrome traffic circuit, execute flight according to the instrument approach procedure and execute landing at Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo AD taking into account meteorological conditions and ACFT actual mass.

If unable to land to Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo AD due to meteorological conditions or ACFT actual mass, the flight crew shall join the holding area designated for each active runway heading climbing to FL070.

After that, flight crew shall execute exit from holding area for approach at Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo AD or shall proceed to alternate AD at flight levels, allocated for flight WO radio communication, FL140, FL150 or FL240, FL250 (depending on the flight direction).

In case of radio communication failure during VFR flight the aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing.

In case of radio communication failure during IFR flight, if unable to change to VFR flight, flight crew shall maintain the assigned flight level until crossing radio navigation facility of AD of planned landing and commence descent at ETA or as close as possible to the time indicated in the flight plan.

Approach shall be carried out by reference to instruments according to the procedure established for this navigation facility. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

If a flight to the destination aerodrome is not connected with crossing the state border of Russia, the flight crew shall carry out landing at the nearest alternate aerodrome. In this case the flight crew shall proceed at FL140, FL150 or FL240, FL250 established for flights without radio communication depending on flight direction.

## УХСС АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

## UHSS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Орнитологическая информация Ornithological information								
Сезонная миграция Seasonal migration						Суточная миграция Migration during the day		
Сроки перелетов Migration periods		Основные направления полетов Main direction of migration		Высота полета (м) Height (m)	Время полета Duration	Основное направление полета Main direction of migration	Высота полета (м) Height (m)	Время полета Duration
Весна / Spring	Осень / Autumn	Весна / Spring	Осень / Autumn	Migration height (M)	Duration of migration	Main direction of migration	Migration height (M)	Duration of migration
10.04-01.06	10.09-20.11	СЗ-С-СВ/ NW-N-NE	ЮВ-Ю-ЮЗ/ SE-S-SW	50-750	к/с H24	Утром 3-СЗ/ Morning W-NW Вечером В-ЮВ/ Evening E-SE	50-150	От наступления утренних сумерек до начала вечерних сумерек/ From morning twilight beginning to evening twilight beginning

Экипажи ВС оповещаются органом ОВД и АТИС, обновление информации АТИС каждые 30 минут.

Flight crews shall be informed by ATS unit and ATIS, ATIS information is updated every 30 minutes.

## УХСС АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ

## UHSS AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UHSS-31 AD 2.1 UHSS-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 01/19	AD 2.1 UHSS-33
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UHSS-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UHSS-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UHSS-55
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 01	AD 2.1 UHSS-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UHSS-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 01	AD 2.1 UHSS-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UHSS-72
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UHSS-73
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UHSS-74
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.1 UHSS-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UHSS-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.1 UHSS-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UHSS-90
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.1 UHSS-91
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.1 UHSS-92
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.1 UHSS-93
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UHSS-94
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UHSS-95
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UHSS-96
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I RWY 01	AD 2.1 UHSS-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I RWY 19	AD 2.1 UHSS-98
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB, NDB RWY 01	AD 2.1 UHSS-99
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB, NDB RWY 19	AD 2.1 UHSS-100