

УЛПБ ПЕТРОЗАВОДСК
ULPB PETROZAVODSK

УЛПБ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
ULPB AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УЛПБ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
ULPB AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	615307с 0340917в. В центре ВПП 615307N 0340917E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	17 км СЗ г. Петрозаводска 17 KM NW of Petrozavodsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	46 м/150 фт/18.6°C 46 M/150 FT/18.6°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	16 м 16 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	13°В 13°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	Бюджетное учреждение Республики Карелия «Аэропорт «Петрозаводск», Россия, 185505, Республика Карелия, Прионежский район, д. Бесовец, аэропорт Budgetary institution of the Republic of Karelia "Petrozavodsk Airport", Airport, d. Besovets, Prionezhskiy Rayon, Republic of Karelia, 185505, Russia Тел./Tel.: (8142) 70-35-60 E-mail: info@karelvia.ru AFS: УЛПБАПБФ / ULPBARBF
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат PZ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УЛПБ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
ULPB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0530-1415 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0530-1415 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
7.	ОВД ATS	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
8.	Заправка топливом Fuelling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
9.	Обслуживание Handling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
10.	Безопасность Security	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
11.	Противообледенение De-icing	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0730-1600 AD OPR HR: 0730-1600 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

УЛПБ Ад 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
ULPB AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	нет NIL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 TS-1 (equivalent to Jet A-1)
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛПБ Ад 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
ULPB AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	нет NIL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больница в г. Петрозаводске Aidpost in the Airport Terminal, hospital in the city of Petrozavodsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛПБ Ад 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
ULPB AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 7. Согласно регламенту работы АД CAT 7. According to AD OPR HR
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	На аэродроме имеются средства для буксировки ВС типа А-319/320/321, В737, Е-170, CRJ-100/200, L-410 по асфальтобетонному покрытию. Средства для подъема и транспортировки ВС, потерявшего способность двигаться, должны предоставляться эксплуатантом. The facilities for towing of A-319, A-320, A-321, B737, E-170, CRJ-100/200, L-410 ACFT on the asphalt-concrete pavement are AVBL at the aerodrome. The facilities for lifting and removal of disabled ACFT must be provided by the ACFT operator.

УЛПБ Ад 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
ULPB AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Цементобетон / Cement-Concrete, PCN 38/R/A/W/T (MC 1-5 / Stands 1-5) PCN 11/R/A/W/T (MC 7-9 / Stands 7-9)
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: 1-3, 5, 8, 9, МРД / MAIN TWY—14 М, бетон / Concrete, PCN 17/R/A/X/T А - 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 38/R/A/W/T 6 - 48 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 31/F/D/X/T 7 - 22 М, бетон / Concrete, PCN 17/R/A/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoints location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, 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	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
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. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, and taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛПБ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
ULPB AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6, “Электронные данные о местности и препятствиях”, AIP России Книга 1
 See GEN 3.1.6, “Electronic Terrain and Obstacle Data” of AIP Russia Book 1

УЛПБ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
ULPB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Петрозаводск Petrozavodsk
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	0730-1600
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Петрозаводск 9, 24 часа Petrozavodsk 9, 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 2 часа TREND 2 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам рус, англ Charts, AD forecast texts RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УЛПБ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
ULPB 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
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
01	023.10° 010°	2503x48	PCN 38/R/A/X/T Concrete	615229.39N 0340843.72E — —	THR 45.3 M / 149 FT
19	203.12° 190°	2503x48	PCN 38/R/A/X/T Concrete	615343.74N 0340950.96E — —	THR 41.7 M / 137 FT
Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
-0.15%	нет/NIL	150x150	2803x150	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
+0.15%	нет/NIL	150x150	2803x150	имеется/AVBL	

УЛПБ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
ULPB 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	2503	2653	2503	2503	нет/NIL
01 from TWY A	1985	2135	1985	—	нет/NIL
19	2503	2653	2503	2503	нет/NIL

УЛПБ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
ULPB AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI VASIS (MENT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	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 RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
01	SALS 532 M LIL	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2503 M, 58 M 1900 M white last 588 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
19	SALS 900 M LIL	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2503 M, 58 M 1900 M white last 576 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УЛПБ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
ULPB 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	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД. Осевые: нет. Edge: all TWY. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 18 сек Secondary power supply to all lighting at AD / 18 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛПБ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
ULPB AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	Нет — NIL —
----	---	----------------------

УЛПБ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
ULPB AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Петрозаводск диспетчерская зона / Petrozavodsk CTR: Окружность радиусом 40 км с центром 615307с 0340917в A circle radius of 40 KM centred at 615307N 0340917E Петрозаводск диспетчерский район / Petrozavodsk CTA: 1. Окружность радиусом 75 км с центром 615307с 0340917в A circle radius of 75 KM centred at 615307N 0340917E 2. 625430N 0342642E - 622630N 0355248E - 614812N 0360048E - 610454N 0343006E - 612742N 0320454E - 622336N 0322642E - 624254N 0324236E - 625430N 0342642E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Петрозаводск диспетчерская зона: от земли до FL050 Petrozavodsk CTR: GND - FL050 Петрозаводск диспетчерский район / Petrozavodsk CTA: 1. Выше 600 м/2000 фт AMSL до 900 м/3000 фт AMSL Above 600 M/2000 FT AMSL - 900 M/3000 FT AMSL 2. Выше 900 м/3000 фт AMSL до FL590 Above 900 M/3000 FT AMSL - FL590
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс A/Class A: выше FL265 до FL590 / above FL265 - FL590 Класс C/Class C: от земли до FL265 / GND - FL265
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Петрозаводск-Вышка рус, англ Petrozavodsk-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	3000 фт/ (900) м 3000 FT/ (900) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УЛПБ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
ULPB 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
Вышка TWR	Петрозаводск-Вышка Petrozavodsk-Tower	128.000	П/П HS	нет NIL
Перрон Apron	Петрозаводск-Перрон Petrozavodsk-Apron	119.000	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	Связь с наземным инженерным составом при буксировке и сопровождении спецмашиной. Communication with the ground engineering staff during towing and escorting by a special vehicle.

УЛПБ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
ULPB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	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 (13°E/2017)	ПТЗ PTZ	109.25	к/с H24	615315.5N 0340939.7E	60 M / 200 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 19 ILS кат. II (13°В/2017) LOC 19 ILS CAT II (13°E/2017)	ИПД IPD	110.7	ПП HS	615211.8N 0340827.8E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 19 GP 19		330.2	ПП HS	615336.4N 0340934.6E			3.0°, RDH 15.5 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
DME 19 DME 19	ИПД IPD	CH 44X	ПП HS	615336.4N 0340934.7E	30 M / 100 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 01 LOM 01	ЬО ХО	340	ПП HS	614911.2N 0340546.2E			190° MAG/6.7 KM RWY 01 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 01 LMM 01	Ь Х	645	ПП HS	615159.4N 0340816.0E			190°MAG/1.0 KM RWY 01 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 01 GLS кат. I GBAS(H) 01 GLS CAT I	G01A	CH 20701	к/с H24				3.0°, TCH 15.2 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 19 GLS кат. I GBAS(H) 19 GLS CAT I	G19A	CH 21112	к/с H24	615309.5N 0340941.2E			3.0°, TCH 15.2 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УЛПБ ULPB	115.250 CH 22345	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей, с помощью машины сопровождения или буксировкой специальными машинами. Руление и буксировка производятся по установленной схеме руления по осевым линиям желтого цвета. Начало руления (буксировка) производится с разрешения диспетчера Вышки. Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния аэродромных покрытий, наличия препятствий, массы ВС, направления и скорости ветра и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ для данного ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС.

Ответственность за безопасность руления - технический специалист, руководящий рулением.

Пересечение критических зон радиомаячных систем ВС, специальным транспортом и средствами механизации производится с разрешения диспетчера Вышки. При выполнении ВС захода на посадку в автоматическом режиме, от четвертого разворота и до посадки, пересечение этих зон указанными средствами ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

2. Руление на места стоянки и с них

Специалист ИАС подает сигналы для командира ВС указывающие место стоянки и другие сигналы по приему, выпуску ВС. На любом этапе руления и в любых метеоусловиях экипаж ВС может потребовать машину сопровождения.

3. Зона стоянки для вертолетов

Вертолеты устанавливаются на перроне МС 7-9, а при наличии буксировочного водила на любые места стоянок, соответствующих их геометрическим размерам.

4. Перрон. Руление в зимних условиях

Маркировка оси руления может быть невидима из-за снега и слякоти. Экипаж ВС может в любой момент запросить автомобиль сопровождения через диспетчера Вышки.

5. Ограничение при рулении

Запуск двигателей ВС ГА, находящихся на перроне, начало руления ВС по перрону, РД А, руление по ВПП осуществляется с разрешения соответствующего аэродромного органа ОВД (диспетчера Вышки) и по сигналам лица, обеспечивающего выпуск/прием ВС (на перроне).

Руление ВС на перроне выполняется при повышенном внимании экипажа на минимально допустимых скоростях.

**УЛПБ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ
СНИЖЕНИЯ ШУМА**

Указанные приемы разделены на две части:

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

ULPB AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**1. Airport regulation**

ACFT movement about the aerodrome shall be carried out by taxiing under own engines power, with the "Follow-me" vehicle assistance or towing by special vehicles. Taxiing and towing shall be carried out along the established taxi pattern along the TWY yellow centre lines.

Taxiing (towing) shall be commenced by TWR controller's permission. Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command depending on aerodrome pavement condition, obstacles presence, ACFT mass, wind direction and speed and visibility conditions. In all cases taxiing speed must not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT.

The pilot-in-command is responsible for the observance of the taxiing rules.

The technician in charge of taxiing is responsible for the safety of taxiing.

Crossing ILS critical areas by ACFT, special transport and vehicles shall be carried out by TWR controller's permission. Crossing ILS critical areas by indicated vehicles is PROHIBITED, when ACFT is executing automatic approach from final turn till landing.

2. Taxiing to and from stands

A specialist of the aerodrome engineering service gives signals, showing stands, and other signals regarding ACFT arrival or departure, to the pilot-in-command.

The flight crew can request the "Follow-me" vehicle at any stage of taxiing and under any meteorological conditions.

3. Parking area for helicopters

HEL shall be parked onto apron stands 7-9 and in the presence of tow bar – onto any stands conforming to their geometrical dimensions.

4. Apron - taxiing during winter conditions

Taxi guide line marking can be invisible due to snow and slush. The flight crew can request the "Follow-me" vehicle at any moment via TWR controller.

5. Taxiing – limitations

Engines start-up of civil aviation ACFT parked on the apron, commencement of ACFT taxiing along the apron, TWY A, taxiing along the runway shall be carried out by ATS unit (TWR) controller's permission and by signals of person providing ACFT departure/arrival from/to the apron.

ACFT taxiing along the apron shall be carried out at increased caution of the flight crew at the minimum acceptable speeds.

ULPB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures are divided into two parts:

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

Часть I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения

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

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

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

Часть II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения

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

1.2 При наличии специальных метеорологических условий, например при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д. в секторах подхода и захода на посадку, орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира корабля может отклониться от положений п. 2.1, изложенных ниже, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

2. Ограничения

2.1 Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

а) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь, и т. д. и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

б) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150 м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

с) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;

д) когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;

е) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

2.2 При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе полет ниже глиссады ILS не разрешается.

УЛПБ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Общие положения

В диспетчерской зоне и диспетчерском районе аэродрома Петрозаводск полеты осуществляются по ППП или ПВП. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется по разрешению органа ОВД.

Полеты ВС по ППП с посадкой на аэродроме Петрозаводск, необорудованных бортовыми ответчиками, не выполняются, за исключением ВС государственной и экспериментальной авиации.

Part I

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE

1. General provisions

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

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

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

Part II

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE

1. General provisions

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

1.2 If special meteorological conditions, such as considerable wind, cumulo-nimbus clouds and etc. are present in arrival and approach sectors, ATS unit may at its own discretion or by pilot-in-command's request deviate from the provisions of para 2.1 given below, if deemed necessary for safety reasons.

2. Restrictions

2.1 The required noise abatement procedures shall not be observed over the overflow areas in the following cases:

a) if there are ice, slush, water or mud and etc. on RWY and friction coefficient in this case is 0.4 or less;

b) under meteorological conditions when the cloud ceiling is less than 150 m or horizontal visibility is less than 1800 m;

c) when a cross-wind component on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;

d) when a tail-wind component on RWY exceeds 2.5 m/s;

e) when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that unfavourable weather conditions (for example, thunderstorms) may influence the aircraft approach and landing.

2.2 During instrument as well as visual approach, flying below the ILS glide path is not allowed.

ULPB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. General provisions

Flights within Petrozavodsk CTR and Petrozavodsk CTA shall be conducted according to IFR and VFR. A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by ATS unit clearance.

IFR flights with landing at Petrozavodsk AD executed by ACFT not equipped with airborne transponder shall not be carried out, except for ACFT of state or experimental aviation.

2. Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерской зоны и диспетчерского района аэродрома Петрозаводск

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального и продольного эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов и назначение безопасных эшелонов возлагается на органы ОВД. Для регулирования очередности захода на посадку диспетчерам дано право задавать траектории полетов ВС в пределах своих зон ответственности с соблюдением установленных ограничений.

3. Визуальный заход на посадку

Визуальный заход на посадку выполняется при следующих условиях:

- визуальный заход на посадку разрешен;
- визуальный заход на посадку может быть запрошен экипажем ВС или инициирован органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем;
- при инициировании визуальных заходов органом ОВД метеорологические условия должны быть не хуже, чем: видимость ≥ 5000 м, $N_{гг} \geq 1000$ м;
- орган ОВД выдает разрешение на выполнение визуального захода на посадку после доклада КВС об установлении визуального контакта с ВПП посадки и/или ее ориентирами.

Аварийная посадка производится на рабочую ВПП с рабочим направлением или с курсом обратным посадочному в зависимости от возникшей ситуации.

4. Отказ связи

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

В случае потери радиосвязи аэродрома экипаж ВС обязан:

- включить сигнал бедствия;
- принять все меры к восстановлению радиосвязи, используя все средства и каналы связи, аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- если радиосвязь установить не удалось, ночью периодически обозначать себя включением фар;
- продолжать передачу информации о месте нахождения, высоте полета, и своих действиях;
- прослушивать на частоте ДПРМ указания диспетчера;
- оценить метеоусловия и возможность перехода на полет по ПВП и принять решение о продолжении или прекращении полета;
- при невозможности перехода на ПВП, следовать по ППП на аэродром посадки на заданном эшелоне, полученном перед потерей радиосвязи, выйти на ДПРМ, выполнить маневр по схеме зоны ожидания со снижением до высоты круга, произвести посадку;
- при заходе на посадку на 4-ом развороте и после пролета ДПРМ обозначить себя и запросить посадку миганием, а затем включением посадочных фар.

В случае потери радиосвязи после взлета ВС, экипаж производит посадку на аэродроме взлета. Если по условиям погоды посадку выполнить невозможно, занять высоту попутного нижнего безопасного эшелона или эшелон FL140-FL150, или FL240-FL250 в зависимости от направления полета и следовать на запасной аэродром.

2. Procedures for IFR flights within Petrozavodsk CTR and CTA

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (heights) according to the vertical and longitudinal separation rules and maintaining the established intervals. The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight levels is imposed on ATS units. To coordinate approach sequence, ATS unit is given the right to assign flight tracks within its areas of responsibility observing the established restrictions.

3. Visual Approach

Visual approach shall be executed under the following conditions:

- visual approach is authorized;
- visual approach may be requested by a flight crew or initiated by ATS unit. In the latter case coordination with the flight crew is required;
- if visual approach is initiated by ATS unit, meteorological conditions must not be worse than the following: visibility is 5000 m or above, ceiling is 1000 m or above;
- ATS unit issues clearance to execute a visual approach only after the pilot-in-command's report about establishing a visual contact with the runway and/or its referenes.

Emergency landing shall be carried out on the runway-in-use on active heading or on the reciprocal heading depending on the arisen situation.

4. Communication failure

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

In the event of radio communication failure the flight crew must:

- switch on the distress signal;
- take measures to reestablish radio communication using all aids and communication channels, emergency frequency 121.500 MHz, radio communication with other aircraft and ATS units;
- if radio communication failed to be restored, identify the aircraft periodically by switching on lights at night;
- continue to transmit information on aircraft position, flight altitude and actions taken;
- watch listening to the controller's instructions on LOM frequency;
- assess meteorological conditions and the possibility to change to a VFR flight and make a decision to continue or abort the flight;
- if unable to change to a VFR flight proceed according to IFR to the aerodrome of landing at the assigned flight level cleared before radio communication failure, proceed to LOM, execute holding procedure descending to aerodrome traffic circuit height, carry out landing;
- during approach procedure on final leg and after passing LOM identify the aircraft and request landing by flashing and then by switching on landing lights.

In case of radio communication failure after take-off the flight crew shall carry out landing at the aerodrome of departure. If it is impossible to carry out landing due to weather conditions, the aircraft shall reach the lower safe level of the same direction or flight level FL140-150 or FL240-250 depending on the flight direction and proceed to the alternate aerodrome.

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) для полетов по I категории ICAO

Действие процедур в условиях ограниченной видимости (LVP) для полетов по I категории ICAO осуществляется с/на ВПП 01/19 - взлет/посадка.

Руление ВС в условиях ограниченной видимости осуществляется за автомобилем сопровождения.

Лидирование ВС автомобилем осуществляется в случаях 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.

Лидирование ВС автомобилем сопровождения осуществляется:

- при вылете: с момента выруливания с МС/зоны запуска до линии предварительного старта;

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

Пересекать линию предварительного старта (критическую зону), без разрешения диспетчера службы движения ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

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.

Руление ночью, а также днем при видимости 2000 м менее осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами. Проблесковые маяки днем и ночью должны быть включены от начала запуска двигателей и до их остановки.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер Вышки. Без разрешения диспетчера Вышки и постоянной двухсторонней связи руление и буксировка ВС запрещаются.

УЛПБ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**Скопление птиц в окрестностях аэропорта****1. Миграция птиц****1.1 Сезонная миграция**

Весенняя миграция происходит с конца апреля, первых чисел мая по первые числа июня. Осенняя миграция происходит с начала сентября по конец октября.

1.2 Направление

Основное направление весенних перелетов птиц происходит с юго-запада на север, северо-запад, северо-восток. Основное направление осенних перелетов птиц происходит с северо-востока на юг, юго-запад.

1.3 Высота

Высота полета птиц происходит как правило в диапазоне от земли до 1000 метров.

2.1 Суточная миграция птиц (время)

Весной: утром с 0500 до 1200, вечером с 1700 до наступления темноты.

Осенью: 0800 до 1100, вечером с 1600 до наступления темноты.

Low visibility procedures for ICAO Category I operations

LVP for ICAO CAT I operations are AVBL for take-off and landing from/on RWY 01/19.

Taxiing of ACFT under low visibility conditions shall be carried out after the "Follow-me" vehicle.

Escorting of ACFT by "Follow-me" vehicle is carried out, when RVR is less than 550 m, when it is difficult to determine the taxi guide line on TWY and the apron due to presence of precipitation such as snow, slush, etc.

Escorting of aircraft by a "Follow-me" vehicle is provided:

- for departure: from the moment of taxiing out of the stand/start-up area to the runway-holding position line on the taxiway;

- after landing: from the moment of vacating ILS critical area on the taxiway to the stand on the apron.

It is PROHIBITED to cross the runway-holding position line (ILS critical area) without ATS controller's permission.

During validity of LVP take-off without stopping at the line-up position after taxiing onto the runway is prohibited.

Take-off shall be carried out from the runway position where the RWY declared distances from the beginning of take-off run conform to the requirements of the Aeroplane Flight Manual.

Taxiing at night and in the day-time when visibility is less than 2000 m shall be executed with navigation and taxi lights switched on. At night and in the day-time flashing beacons must be switched on from the beginning of engines start-up till engines shutdown.

TWR controller executes control over ACFT movement about AD. Taxiing and towing without TWR controller's permission and two-way communication are prohibited.

ULPB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**Bird concentrations in the vicinity of the airport****1. Bird migration****1.1 Seasonal bird migration**

Spring bird migration takes place from the end of April/beginning of May till beginning of June. Autumn migration – from beginning of September till the end of October.

1.2 Direction

The main direction of spring bird migration is from south-west to north, north-west, north-east. The main direction of autumn bird migration is from north-east to south, south-west.

1.3 Height

Bird migration takes place at heights as a rule up to 1000 m AGL.

2.1 Daily bird migration (time)

In spring: 0500-1200 a.m., from 0500 p.m. till darkness.

In autumn: 0800-1100 a.m., from 0400 p.m. till darkness.

3. Передача информации

Информация о скоплениях и перелетах птиц передается экипажам ВС диспетчером ОВД по каналу Петрозаводск Вышка 128.000 МГц

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует

4. Отпугивание птиц

4.1 Средства по отпугиванию птиц:

- биоакустические стационарные установки;
- газовые пушки;
- трещотки;
- ружья;
- ракетницы и другие средства.

3. Information transmission (broadcast) channel

ATS unit controller transmits information about bird concentration and bird migration to the flight crews on "Petrozavodsk-Tower" channel, frequency 128.000 MHz.

Radar control of bird migration is not AVBL.

4. Bird scaring

4.1 Bird scaring facilities:

- bioacoustics installations;
- gas cannons;
- ratchets;
- guns;
- pyrotechnic pistols and other facilities.