

**УРКК КРАСНОДАР/  
Пашковский  
URKK KRASNODAR/  
Pashkovskiy****УРКК АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
URKK AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.****УРКК АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
URKK AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.**

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	450205с 0391013в 340°/ 985 м от порога ВПП 05R 450205N 0391013E 340°/ 985 M from THR 05R
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	15 км В г. Краснодара 15 KM E of Krasnodar
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	120 фт/ 36 м/ 24°C 120 FT/ 36 M/ 24°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	13 м 13 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	8°В (2020)/ 5.4'В 8°E (2020)/ 5.4'E
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	АО «Международный аэропорт Краснодар», Россия, 350912, г. Краснодар, ул. Евдокии Бершанской, 355. JSC "Krasnodar International Airport", 355, Ulitsa Evdokii Bershanskoj, Krasnodar, 350912, Russia. Тел./Tel: (8-861) 219-12-20, 219-13-55 Факс/Fax: (8-861) 219-16-22, 219-19-79 E-mail: info@krr.aero AFTN: УРККАПДУ / URKKAPDU
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

**УРКК АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
URKK AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.**

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0500-1400 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0500-1400 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Часы работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

**УРКК АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**  
**URKK AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 2 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 2 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8П, СМ-4.5 TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT/MS-8P, SM-4.5
3.	Средства заправки топливом/емкость/ пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УРКК АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**URKK AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Имеется AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, троллейбус, такси Bus, trolleybus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Краснодаре Medical post in the airport Terminal, ambulance service, hospitals in Krasnodar
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УРКК АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.**  
**URKK AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.**

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 7 – ВПП 05R/23L CAT 7 – RWY 05R/23L
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются: Эвакуационные средства: - тягачи для буксировки – 6 шт., типы: - 2 Schopf-F 160; - 1 Schopf-F 59; - 1 Douglas DC8-44; - 1 Challenger 550; - 1 Б-10М. - комплект для аварийной буксировки самолетов KUNZ AETS-10; - буксировочный трос, диаметром 25 мм – 2 шт.; - водило ВБ-ЭКО – 1 компл. Для подъема ВС: - аварийные пневмотканевые подъемники АПТП MARS-25 – 4 компл.; - приспособление для подъема ВС за носовую часть фюзеляжа - УПС-60 – 1 компл.; - приспособление для подъема ВС за крыло - ЭКО ППСК – 1 компл.; - кран автомобильный г/п 16 тонн – 2 шт.; - гидродъемники (под ВС типа Ту-154, Як-42) – 1 комплект без переходников под иностранные ВС. Средства для укрепления грунта - элементы для укладки на грунт ЭДП-ГАЛО L – 119 шт.; - листы металлические – 14 шт.

		<p>AVBL:</p> <p>Removal facilities:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tow trucks of the following types ( 6 units):</li> <li>- 2 Schopf-F 160;</li> <li>- 1 Schopf-F 59;</li> <li>- 1 Douglas DC8-44;</li> <li>- 1 Challenger 550;</li> <li>- 1 B-10M;</li> <li>- KUNZ AETS-10 set for emergency towing of aircraft;</li> <li>- tow cable 25 mm in diameter – 2 units;</li> <li>- WB-EKO tow bar – 1 unit.</li> </ul> <p>For lifting the aircraft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- APTP MARS-25 emergency lifting bags – 4 units;</li> <li>- UPS-60 device for lifting the aircraft by the fuselage nose section – 1 unit;</li> <li>- EKO PPSK device for lifting the aircraft by the wing – 1 unit;</li> <li>- truck crane with lifting capacity of 16 tons – 2 units;</li> <li>- hydraulic jacks (for Tu-154, Yak-42 ACFT types) – 1 unit without adapters for foreign-made aircraft.</li> </ul> <p>Facilities for ground improvement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- EDP-GALO L elements for placing on the ground – 119 units;</li> <li>- metallic plates – 14 units.</li> </ul>
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УРКК АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**URKK AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>1-я очередь – очистка ВПП 05R/23L, РД F, H, K, M, D, L, B, РД на перроне на всю ширину и всю длину с откидыванием валов, МС 22-23, 28-38, 6-13, 27, огней светосигнального оборудования по границам ВПП и на СЗ, подготовка зон КРМ и ГРМ.</p> <p>2-я очередь – очистка вертолетной площадки на ВПП 05L/23R, РД A, G, J, E, C, МС 24-26, южный перрон, привокзальная площадь.</p> <p>3-я очередь – очистка МС 14-21, 42-43, 44-48, РД N, внутри-аэропортовых дорог.</p> <p>1. Clearing of RWY 05R/23L, TWY F, H, K, M, D, L, B, TWY on the apron to full width and full length incl. removal of snow banks, stands 22-23, 28-38, 6-13, 27, lights of lighting system on runway edges and on clearway, treatment of LOC and GP areas.</p> <p>2. Clearing of Helipad on RWY 05L/23R, TWY A, G, J, E, C, stands 24-26, South apron, Terminal square.</p> <p>3. Clearing of stands 14-21, 42-43, 44-48, TWY N, inner airport roads.</p>
3.	Примечания Remarks	<p>Очистка спланированной части летной полосы на ширину 10 м и 25 м от границы ВПП, обочин РД не производится.</p> <p>См. SNOWTAM.</p> <p>Clearing of graded portion of runway strip to a width of 10 M and 25 M from the edge of runway, taxiway shoulders is not conducted.</p> <p>See SNOWTAM.</p>

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

<p>1. Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength</p>	<p>Перрон 1 / Apron 1: MC / Stands: 44-48 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 44/R/B/X/T</p> <p>Перрон 2 / Apron 2: MC / Stands: 1, 6-11 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 42/R/C/X/T смешанное / mixed 5 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 28/R/C/X/T смешанное / mixed 12-13 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 28/R/B/X/T смешанное / mixed 14-21, 42, 43 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 28/R/C/X/T смешанное / mixed 22-26, 26A, 26B – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 35/R/B/X/T 27 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 54/R/B/X/T 28-33 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 22/R/B/X/T 34-37 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 27/R/B/X/T 38 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 37/R/B/X/T смешанное / mixed</p> <p>Южный перрон / South Apron: MC / Stands: VIP1, VIP2 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 27/F/D/X/T VIP3 – бетон / Concrete, PCN 33/R/B/W/T</p>
<p>2. Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength</p>	<p>Ширина / Width: A – 18 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 33/R/C/X/T смешанное / mixed B – 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 54/R/B/X/T D, M – 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 54/R/B/W/T C – 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 35/R/B/X/T E – 29.0 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 54/R/B/W/T F – 27.0 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 54/R/B/W/T G, H, J – 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 68/R/B/W/T K – 31.0 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 54/R/B/W/T L – 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 37/R/B/X/T N – 67.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 55/R/B/X/T</p>
<p>3. Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation</p>	<p>Порог ВПП 05L/ 108 фт, Порог ВПП 23R/ 112 фт, Порог ВПП 05R/ 113 фт, Порог ВПП 23L/ 120 фт RWY 05L THR / 108 FT, RWY 23R THR / 112 FT, RWY 05R THR / 113 FT, RWY 23L THR / 120 FT</p>
<p>4. Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints</p>	<p>MC / Stands: 6, 11, 29, VIP1</p>
<p>5. Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints</p>	<p>MC / Stands: 6, 11, 29, VIP1</p>
<p>6. Примечания Remarks</p>	<p>Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system</p>

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

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на МС, маркировка знаков обозначения РД. Guidance sign boards at entrances to stands, TWY ID marking.
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, runway side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	Огни линии "стоп" на РД F, G, H, J, K Stop bars on TWY F, G, H, J, K
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	Отсутствуют аэродромные знаки на участке по РД М от РД D до РД F. Руление только за машиной сопровождения, на пониженной скорости, при повышенном внимании экипажа ВС. Aerodrome signs are not AVBL on TWY M segment from TWY D to TWY F. ACFT taxiing shall be performed only after the "Follow-me" vehicle, at reduced speed, with increased caution of the flight crew.

**УРКК АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.****URKK 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

**УРКК АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.****URKK AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ- I Краснодар Северо-Кавказского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Krasnodar Aeronautical Meteorological Station (Civil) - I of North-Caucasian branch of the FSBE "Aviamettelecom of Roshydromet"
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМСГ- I Краснодар 24 часа Krasnodar Aeronautical Meteorological Station (Civil) - I 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND, в 00 и 30 мин каждого часа и по мере необходимости TREND, at 00 and 30 minutes of every hour and as required
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 TAF, METAR, SPECI, SIGMET AD forecast charts and texts RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S <sub>3</sub> , U <sub>85</sub> , U <sub>7</sub> , U <sub>5</sub> , U <sub>4</sub> , U <sub>3</sub> , U <sub>2</sub> , P <sub>85</sub> , P <sub>7</sub> , P <sub>5</sub> , P <sub>4</sub> , P <sub>3</sub> , P <sub>2</sub> , P <sub>SW</sub> :SWH, SWL, GAMET, SIGMET, AIRMET, WXR information, satellite data
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МПЛ WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, СДП/ПДП, ДПК, ДПР APP, TWR, Radar, GND
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

**УРКК АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**URKK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
05R	052.59° 045°	3001x45	PCN 54/R/B/W/T Cement-Concrete	450133.88N 0391022.95E — 13.2 M	THR 113 FT / 34.3 M TDZ 118 FT / 36.0 M
23L	232.61° 225°	3001x45	PCN 54/R/B/W/T Cement-Concrete	450232.92N 0391211.86E — 13.1 M	THR 120 FT / 36.4 M TDZ 120 FT / 36.5 M
05L	052.34° 045°	2200x49	PCN 45/F/D/X/T Asphalt-Concrete	450144.75N 0390827.64E	THR 108 FT / 32.6 M
23R	232.35° 225°	2200x49	PCN 45/F/D/X/T Asphalt-Concrete	450228.04N 0390947.43E	THR 112 FT / 33.7 M

Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	300x150	3301x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	300x150	3301x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
+0.08%/-0.06%/+0.3% (240 M) (1350 M) (610 M)	нет/NIL	300x150	2500x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
-0.3%/+0.06%/-0.08% (610 M) (1350 M) (240 M)	нет/NIL	300x150	2500x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

**УРКК АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**URKK 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
05R	3001	3301	3001	3001	нет/NIL
23L	3001	3301	3001	3001	нет/NIL

**УРКК АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**URKK AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.**

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designat or	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
05R	CAT II 900 M LIH	зелёные green -	PAPI left/2°40'	900 M	3000 M, 15 M 2100 M white next 600 M red/white last 300 M red	3000 M, 60 M 2400 M white last 600 M yellow LIH	красные red -	нет NIL	нет NIL
23L	CAT II 900 M LIH	зелёные green -	PAPI left/2°40'	900 M	3000 M, 15 M 2100 M white next 600 M red/white last 300 M red	3000 M, 60 M 2400 M white last 600 M yellow LIH	красные red -	нет NIL	нет NIL
05L	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL
23R	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL

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

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

**УРКК АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**  
**URKK AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	На ВПП 05L/23R, 450147.35N 0390832.42E - On RWY 05L/23R, 450147.35N 0390832.42E -
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	108 FT
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	TLOF: 21x21 м, FATO: 25x25 м, асфальтобетон, PCN 45/F/D/X/T TLOF: ОМИ (дневная и ночная маркировка, зеленые) FATO: 4 прожектора, белые TLOF: 21x21 M, FATO: 25x25 M, Asphalt-Concrete, PCN 45/F/D/X/T TLOF: LIL (day/night marking, green) FATO: 4 searchlights, white
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 APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УРКК АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.**  
**URKK AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.**

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Краснодар/Пашковский диспетчерская зона / Krasnodar/Pashkovskiy CTR: 445912N 0385630E - 450939N 0392300E - 445744N 0393435E - 445000N 0391200E - 445208N 0385915E - 445912N 0385630E Узловой диспетчерский район Краснодар/Пашковский / Krasnodar/Pashkovskiy TMA: См. / See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Краснодар/Пашковский диспетчерская зона / Krasnodar/Pashkovskiy CTR: от земли до FL060 / GND – FL060 Узловой диспетчерский район Краснодар/Пашковский / Krasnodar/Pashkovskiy 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, language(s)	Краснодар-Подход, Круг, Вышка рус, англ Krasnodar-Approach, Radar, Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	4000 фт/– 4000 FT/–
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УРКК АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**  
**URKK AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.**

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		129.000 124.000 121.500	к/с / H24 п/з / O/R к/с / H24	Reserve FREQ State ACFT FREQ Emergency FREQ
ДПП APP	Краснодар-Подход Krasnodar-Approach	127.700 129.600 R	к/с H24	Сектор Запад*/Sector West* По решению органа ОВД сектор Восток и сектор Запад могут быть объединены. Sector East and sector West can be united according to the decision of ATS unit.
		129.600	к/с H24	Сектор Восток** Sector East**
ДПК TWR	Краснодар-Круг Krasnodar-Radar	121.300	к/с H24	нет NIL
СДП/ ПДП TWR	Краснодар-Вышка Krasnodar-Tower	118.200	к/с H24	нет NIL
ДПР GND	Краснодар-Руление Krasnodar-Ground	119.000	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Краснодар-АТИС Krasnodar-ATIS	121.800 122.450	к/с H24	RUS ENG
	Краснодар-Перрон Krasnodar-Apron	118.900	к/с H24	Связь с наземным техническим персоналом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up
	Краснодар-Транзит Krasnodar-Transit	131.800	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel

\* 453600N 0381700E – 450141N 0384912E – 444628N 0384804E – 444500N 0385400E – 442024N 0390350E – 441959N 0385754E – 441838N 0384214E – 440217N 0382418E – 435353N 0381654E – 434836N 0381412E – 442628N 0371947E – 442847N 0372413E – 443753N 0373342E – 450041N 0375242E – 453600N 0381700E

\*\* 453600N 0381700E – 454941N 0382706E – 455541N 0383918E – 455134N 0394300E – 454941N 0395148E – 455107N 0400524E – 454550N 0401439E – 452659N 0403354E – 450405N 0403436E – 445453N 0403500E – 442511N 0401718E – 442209N 0395024E – 442159N 0392654E – 442024N 0390350E – 444500N 0385400E – 444628N 0384804E – 450141N 0384912E – 453600N 0381700E

УРКК АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
URKK 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 (8°E/-) DVOR DME	КНД KND	115.8 CH 105X	к/с H24	450115.5N 0390950.4E 450115.1N 0390950.1E	30 M / 100 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ NDB/MKR	КР KR	377	к/с H24	450112.2N 0390942.4E			225°MAG/1.1 KM RWY 05R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 05R ILS кат. II (8°B/-) LOC 05R ILS CAT II (8°E/-)	ИКР IKR	110.7	к/с H24	450247.3N 0391238.3E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 05R GP 05R		330.2	к/с H24	450137.4N 0391039.3E			2°40', RDH 15.6 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 05R DME 05R	ИКР IKR	CH 44X	к/с H24	450137.4N 0391039.3E	30 M / 100 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 23L ILS кат. II (8°B/-) LOC 23L ILS CAT II (8°E/-)	ИЛД ILD	109.5	к/с H24	450119.6N 0390956.6E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 23L GP 23L		332.6	к/с H24	450222.2N 0391201.8E			2°40', RDH 15.9 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 23L DME 23L	ИЛД ILD	CH 32X	к/с H24	450222.2N 0391201.8E	30 M / 100 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УРКК URKK	113.350 CH 22269	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 05R GLS кат. I GBAS (H) 05R GLS CAT I	G05A	CH 21036	к/с H24	450205.7N 0390821.7E		37	2°40', TCH 15.6 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 23L GLS кат. I GBAS (H) 23L GLS CAT I	G23A	CH 20625	к/с H24			37	2°40', TCH 15.9 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей, методом буксировки, перемещения по воздуху. Руление, буксировка и перемещение производятся по установленным маршрутам.

Не обеспечивается буксировка ВС иностранных авиакомпаний, администрация которых не обеспечила наземные службы аэропорта специальными буксировочными устройствами для ВС, совершающих посадки на данном аэродроме.

Обработка ВС противообледенительной жидкостью осуществляется на МС 27.

Перемещение ВС на МС 27 осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой. Решение о способе перемещения принимает КВС.

Средства и порядок выполнения работ при противообледенительной обработке ВС опубликованы в Руководстве по защите ВС от обледенения на земле АО «Международный аэропорт Краснодар». Документ находится на официальном сайте аэропорта в разделе «Партнерам» <https://krr.aero/partners/airlines/>.

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

Руление и буксировка производятся по осевой линии РД.

Руление ВС по перрону производится на пониженных режимах работы двигателей при повышенном внимании экипажа, строго по оси руления ВС.

Порядок установки ВС:

- на МС 1 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 34.88 м, длиной не более 37.1 м, только в направлении на северо-запад, заруливание осуществляется на тяге собственных двигателей.

Выруливание ВС с МС 1 производится на тяге собственных двигателей в направлении РД В;

- на МС VIP1 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 34.88 м, длиной не более 37.1 м;

- на МС VIP2 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 25.0 м, длиной не более 21.0 м. Используется (только в светлое время суток) для взлета/посадки вертолета В 427 и других типов вертолетов с диаметром винта не более 12.99 м в секторе от А010° по А190°;

- на МС VIP3 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 35.8 м, длиной не более 33.6 м.

Установка ВС на VIP3 производится буксировкой, только в направлении на северо-запад, выруливание с МС производится на тяге собственных двигателей. При рулении ВС на (с) МС VIP1, VIP3, МС VIP2 должна быть свободной, при рулении ВС индекса 2, 3, 4 на/с МС VIP3 осуществляется только при свободной МС VIP1, руление ВС индекса 4 на/с МС VIP1 осуществляется при свободной МС VIP3.

На МС 5 (санитарная) устанавливаются ВС с размахом крыла не более 34.88 м, длиной не более 37.1 м.

Руление ВС по РД А (от перрона до МС 5) осуществляется на малой скорости, при повышенном внимании экипажа, строго по оси РД за машиной сопровождения.

На МС 6 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 41.0 м, длиной не более 37.6 м.

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

Movement of ACFT about the aerodrome shall be carried out under own engines power, by towing, air taxiing. Taxiing, towing and air taxiing shall be carried out according to the established routes.

Towing of ACFT of foreign airlines, the administration of which did not supply the airport ground services with special tow equipment, shall not be provided for ACFT carrying out landing at this aerodrome.

ACFT treatment with the de-icing fluid shall be carried out on stand 27.

Taxiing of ACFT to stand 27 shall be carried out under own engines power or by towing. Pilot-in-command shall take a decision on taxi procedure.

The facilities and procedure for execution of works on de-icing treatment of aircraft are published in the "Manual of aircraft protection against icing on the ground" of AO "Krasnodar International Airport". The document is placed on the official website of the airport in "Partners" section <http://krr.aero/partners/airlines/>.

**2. Taxiing to and from stands**

Taxiing and towing shall be carried out along taxiway centre line.

ACFT taxiing on the apron shall be carried out at reduced engines power, under the increased caution of the flight crew, strictly along the taxi guide line.

ACFT parking onto the stands:

- stand 1 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 34.88 m and not more than 37.1 m long facing north-west only, taxiing into this stand shall be carried out under own engines power.

Taxiing out of stand 1 shall be carried out under own engines power towards TWY B;

- stand VIP1 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 34.88 m and not more than 37.1 m long;

- stand VIP2 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 25.0 m and not more than 21.0 m long. Stand VIP2 is used (in day-light time only) for take-off/landing of B 427 HEL and other type HEL with the diameter of the main rotor of not more than 12.99 m in sector from AZM 010° to AZM 190°;

- stand VIP3 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 35.8 m and not more than 33.6 m long.

ACFT parking onto stand VIP3 shall be carried out by towing facing north-west only. Taxiing out of stand VIP3 shall be carried out under own engines power. During ACFT taxiing into (out of) stand VIP1 and stand VIP3, stand VIP2 must be vacant. During taxiing of index 2, 3, 4 ACFT into (out of) stand VIP3, stand VIP1 must be vacant. During taxiing of index 4 ACFT into (out of) stand VIP1, stand VIP3 must be vacant.

Stand 5 (sanitary) is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 34.88 m and not more than 37.1 m long.

ACFT taxiing via TWY A (from the apron to stand 5) shall be carried out at low speed, under the increased caution of the flight crew, strictly along TWY centre line, after the "Follow-me" vehicle.

Stand 6 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 41.0 m and not more than 37.6 m long.

На МС 7-13 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 38.06 м, длиной не более 47.9 м. Установка ВС типа Ту-154 на МС 7-11 производится буксировкой. Установка ВС на МС 6-13, 22-26 производится на тяге собственных двигателей только в направлении на северо-запад. Перемещение ВС с МС на место запуска траверз этих МС на перроне, производится буксировкой. Разрешается перед буксировкой запуск одного двигателя на МС 7-13, 22-26.

Разрешается заруливание и выруливание (ВС индекс 1) на (с) МС 6-9 на тяге собственных двигателей только через рядом расположенные свободные МС 7, 8.

На МС 14, 15 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 29.2 м, длиной не более 23.9 м.

На МС 16, 17 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 30.0 м, длиной не более 27.9 м.

На МС 18 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 21.3 м, длиной не более 25.2 м и вертолеты с диаметром несущего винта не более 21.3 м.

На МС 19-21 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 29.2 м, длиной не более 25.2 м и вертолеты с диаметром несущего винта не более 21.3 м.

Заруливание ВС на МС 14, 15 на тяге собственных двигателей только для ВС с колеей шасси не более 6 м.

Заруливание ВС на МС 14-21 производить только через рядом расположенную свободную МС, за исключением МС 18. При отсутствии рядом расположенной свободной МС, использовать МС как тупиковую.

Разрешается выруливание ВС с МС 14-21 на тяге собственных двигателей. При использовании МС как тупиковых производится буксировка для запуска на траверз МС 15-21.

Руление ВС на (с) МС МВД разрешается воздушным судам с размахом крыла не более 21.3 м, вертолетам с диаметром несущего винта не более 21.3 м. При наличии воздушных судов на МС 14-18, 42, 43 руление на (с) МС МВД выполняется в сопровождении бортового техника. Для производства вылетов или посадки ВС МВД России с вертолетной площадки ВПП 05L/23R разрешается перемещение по установленным маршрутам наземного или воздушного руления.

На МС 22, 23 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 41.0 м, длиной не более 53.5 м. Разрешается использование МС 23 в качестве газовой площадки для ВС типа Ту-154 при условии установки ВС носом на юго-восток.

На МС 24-25 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 47.6 м, длиной не более 54.9 м.

На МС 26А-26В устанавливаются ВС с размахом крыла не более 40.0 м, длиной не более 53.5 м.

На МС 26 устанавливаются ВС типа А-330 (200) с размахом крыла не более 60.3 м, длиной не более 59.0 м при условии свободных МС 25, 26А, 26В. При установленном на МС 26 ВС типа А-330 (200) - ЗАПРЕЩЕНО устанавливать ВС на МС 25, 26А, 26В. Заруливание ВС типа А-330 (200) производится на тяге собственных двигателей через РД В с остановкой на МС ПОЖ, далее буксировкой на МС 26 в направлении хвостом на северо-запад. Выруливание с МС производится на тяге собственных двигателей.

Stands 7-13 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 38.06 m and not more than 47.9 m long. Parking of Tu-154 ACFT onto stands 7-11 shall be carried out by towing. Parking of ACFT onto stands 6-13, 22-26 shall be carried out under own engines power, facing north-west only. Taxiing from the stands to start-up position, abeam these stands on the apron shall be carried out by towing. Start-up of one engine is allowed on stands 7-13, 22-26 before towing.

Taxiing into/out of stands 6-9 of index 1 ACFT under own engines power is permitted only via adjacent vacant stands 7, 8.

Stands 14, 15 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 29.2 m and not more than 23.9 m long.

Stands 16, 17 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 30.0 m and not more than 27.9 m long.

Stand 18 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 21.3 m and not more than 25.2 m long and HEL with the diameter of the main rotor of not more than 21.3 m.

Stands 19-21 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 29.2 m and not more than 25.2 m long and HEL with the diameter of the main rotor of not more than 21.3 m.

Only ACFT with main wheel track of not more than 6 m are permitted to taxi into stands 14, 15 under own engines power.

Taxiing of ACFT into stands 14-21 shall be carried out only via the adjacent vacant stand, except stand 18. When there is no adjacent vacant stand, the stand is used as a cul-de-sac stand.

ACFT are permitted to taxi out of stands 14-21 under own engines power. When the stands are used as cul-de-sac, ACFT shall be towed to abeam stands 15-21 for engines start-up.

ACFT taxiing into (out of) the stands of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation is permitted to ACFT with a wingspan of not more than 21.3 m and HEL with the diameter of the main rotor of not more than 21.3 m. When stands 14-18, 42, 43 are occupied by ACFT, taxiing into (out of) the stands of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation shall be executed with assistance of technician. In order to execute take-off or landing of ACFT of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation from (on) RWY 05L/23R heliport, it is permitted to taxi via the established ground or air taxi routes.

Stands 22, 23 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 41.0 m and not more than 53.5 m long. It is allowed to use stand 23 for engines run-up for Tu-154 ACFT parked facing south-east.

Stands 24, 25 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 47.6 m and not more than 54.9 m long.

Stands 26A, 26B are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 40.0 m and not more than 53.5 m long.

Stand 26 is AVBL for parking of A-330 (200) ACFT with a wingspan of not more than 60.3 m and not more than 59.0 m long, provided stands 25, 26A, 26B are vacant. When A-330 (200) ACFT is parked on stand 26, ACFT parking onto stands 25, 26A, 26B is PROHIBITED. Taxiing-in of A-330 (200) ACFT after landing shall be carried out under own engines power via TWY B stopping on stand 27 then by towing to stand 26 with a tail to north-west. Taxiing out of the stand shall be carried out under own engines power.

На МС 28, 29, 31, 32 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 34.1 м, длиной не более 41.1 м.

На МС 33, 35-38 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 35.0 м, длиной не более 41.1 м.

На МС 30, 34 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 32.6 м, длиной не более 41.1 м.

Закрит маршрут руления ВС, проходящий вдоль МС 28-38 с юго-восточной стороны. Заруливание ВС на (с) МС 28-38 после посадки производится на тяге собственных двигателей с остановкой на траверзе МС 28-38, далее буксировкой на МС в направлении носом на северо-запад.

Выруливание ВС на вылет с МС 29-38 производится на тяге собственных двигателей.

Выруливание ВС на вылет с МС 28 производится буксировкой на траверз МС 30, далее на тяге собственных двигателей.

На МС 44-48 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 50.5 м, длиной не более 47.9 м.

ВС с размахом крыла более 50.5 м устанавливаются на МС 46 или 48, МС 47 при этом не использовать. При установке этих ВС на МС 47, МС 46, 48 не использовать.

При установке ВС длиной более 47.9 м на МС 46-48 руление за "хвостами" указанных ВС ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

### **3. Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения)**

Зоны стоянки легких и сверхлегких ВС нет.

### **4. Зона стоянки для вертолетов**

Зоны стоянки для вертолетов нет.

### **5. Перрон. Руление в зимних условиях**

Контроль за рулением и маневрированием ВС на площади перрона осуществляется диспетчером «Руления» Кубанского центра ОВД (визуально).

Контроль за установкой (буксировкой) ВС непосредственно на место стоянки (далее – МС) осуществляется представителем оперативной смены.

Установка ВС на МС производится по визуальным сигналам представителя оперативной смены.

Контроль передвижения и маневрирования ВС, осуществляется с помощью радиосвязи.

Места стоянок ВС на перроне расположены в соответствии с установленной схемой и соответствующим образом маркированы.

Контроль заруливания ВС на МС, указанную диспетчером «Руления» Кубанского центра ОВД, осуществляет представитель оперативной смены.

Разрешение на запуск авиадвигателей ВС выдает диспетчер «Руления» Кубанского центра ОВД.

Контроль за запуском авиадвигателей и обеспечением мер безопасности осуществляет диспетчер по контролю за подготовкой воздушного судна к вылету оперативной смены.

Разрешение на буксировку ВС в зоне маневрирования перрона выдает диспетчер «Руления» Кубанского центра ОВД, с учетом обстановки на перроне.

Stands 28, 29, 31, 32 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 34.1 m and not more than 41.1 m long.

Stands 33, 35-38 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 35.0 m and not more than 41.1 m long.

Stands 30, 34 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 32.6 m and not more than 41.1 m long.

Taxi-route passing along the south-east side of stands 28-38 is closed. Taxiing into (out of) stands 28-38 after landing shall be carried out under own engines power with a stop abeam stands 28-38, then by towing to the assigned stand facing north-west.

Departing ACFT shall taxi out of stands 29-38 under own engines power.

Departing ACFT shall be towed out of stand 28 to abeam stand 30, then ACFT shall taxi under own engines power.

Stands 44-48 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 50.5 m and not more than 47.9 m long.

Stands 46 or 48 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of more than 50.5 m, stand 47 is not AVBL in this case. When these ACFT are parked on stand 47, stands 46, 48 are not AVBL.

When the ACFT with a length of more than 47.9 m are parked on stands 46-48, taxiing behind the tails of these ACFT is PROHIBITED.

### **3. Parking area for small aircraft (General Aviation)**

There is no parking area for light and ultralight ACFT.

### **4. Parking area for helicopters**

There is no parking area for helicopters.

### **5. Apron - taxiing during winter conditions**

GND controller of Kubanskiy ATS Centre controls ACFT taxiing and manoeuvring on the apron area (visually).

The operational shift representative controls ACFT parking (towing) onto the stand directly.

Parking of ACFT onto stand shall be executed by visual signals of the operational shift representative.

ACFT taxiing and manoeuvring control is provided by means of radio communication.

ACFT parking stands are located on the apron in accordance with established pattern and marked accordingly.

The operational shift representative controls ACFT taxiing into the stand assigned by GND controller of Kubanskiy ATS Centre.

GND controller of Kubanskiy ATS Centre issues engines start-up clearance.

The operational shift controller responsible for control of ACFT departure preparation executes engines start-up control and safety measures provision.

GND controller of Kubanskiy ATS Centre issues clearance for ACFT towing in the apron manoeuvring area taking into account situation on the apron.

Буксировку ВС контролирует представитель оперативной смены.

Организация сопровождения ВС на перроне осуществляется:

- при введении процедуры ограниченной видимости;
- при прибытии ВС глав государств и официальных делегаций;
- по требованию экипажа ВС;
- при затруднении в определении разметки (плохо или частично просматривается).

Для сопровождения ВС используется автомобиль оборудованные транспарантом «Следуй за мной» и р/станциями для прослушивания эфира на частоте диспетчера «Руления», «Вышка» Кубанского центра ОВД.

#### **Порядок буксировки ВС на перроне**

Необходимость буксировки ВС на аэродроме Краснодар (Пашковский) определяется особенностями схемы руления ВС на перроне, состоянием покрытий перрона, РД, МС, техническим состоянием ВС, производственной необходимостью, обеспечением безопасности при обслуживании ВС на земле.

Для буксировки используются тягачи, оборудованные радиостанциями и габаритными огнями, а также специальные буксировочные водила для данного типа ВС. В темное время суток буксировка осуществляется на пониженной скорости с включенными бортовыми аэронавигационными огнями ВС при соблюдении повышенных мер безопасности.

При выполнении буксировки между специалистом, ответственным за буксировку и экипажем ВС обеспечивается двусторонняя связь на частоте 118.900 МГц (позывной «Краснодар-Перрон»).

Возможно использование самолетного переговорного устройства, а также визуальное руководство с помощью установленных сигналов.

#### **6. Ограничение при рулении**

В исключительных случаях, в дневное время суток, разрешается руление по ВПП 05L/23R от РД С до РД А и в обратном направлении за автомобилем сопровождения.

РД А шириной 18 м не имеет укрепленных обочин.

Радиус примыкания РД А к ВПП 05L/23R менее нормативного и составляет 40 м вместо 50 м.

Руление ВС по РД А, ВПП 05L/23R осуществлять на режиме малого газа.

Участок РД А от МС 5 до ВПП 05L используется только для руления вертолетов типа Ми-8 и классом ниже с диаметром несущего винта не более 21.3 м.

Руление ВС по перрону производится на пониженных режимах работы двигателей при повышенном внимании экипажа, строго по осевой линии.

The operational shift representative controls ACFT towing.

ACFT escorting while taxiing along the apron is provided in the following cases:

- when low visibility procedures are implemented;
- when ACFT, executing Head of State flights or official delegation flights, has arrived;
- on the flight crew's request;
- when difficulties in marking signs identification are experienced (marking signs may be invisible, partly or totally).

A vehicle with "Follow-me" transparency and radio station for monitoring frequency of GND and TWR controllers of Kubanskiy ATS Centre is available for ACFT escorting.

#### **Procedure of ACFT towing along the apron**

ACFT towing necessity at Krasnodar/Pashkovskiy AD is defined by peculiarities of the apron taxi pattern; apron, TWY, stands pavements condition; ACFT technical condition; operational reasons; safety ensuring during ACFT ground handling.

Towing tractors equipped with radio stations and clearance lights, special tow bars for the given ACFT type are used for ACFT towing. In the dark time ACFT towing shall be executed at reduced speed, with ACFT navigation lights switched on, observing increased safety precautions.

Two-way communication on frequency 118.900 MHz (call sign «Krasnodar-Apron») is provided between the specialist responsible for towing and the flight crew during ACFT towing.

Interphone system and visual assistance by means of established signals may be used.

#### **6. Taxiing – limitations**

In exceptional cases, in the day-time, taxiing along RWY 05L/23R from TWY C to TWY A and vice versa is allowed after the "Follow me" vehicle.

TWY A is 18 m wide and has no strengthened shoulders.

The radius of junction of TWY A and RWY 05L/23R is 40 m instead of 50 m, that is less than the standard.

Taxiing of ACFT along TWY A, RWY 05L/23R shall be carried out at idle power.

TWY A segment from stand 5 to RWY 05L is AVBL only for taxiing of Mi-8 and class below HEL with the diameter of the main rotor of not more than 21.3 m.

Taxiing of ACFT along the apron shall be carried out under reduced engines power, with increased caution of the flight crew, strictly along the taxi guide line.

**7. Удаление ВС, потерявших способность двигаться**

Для удаления ВС, потерявшего способность двигаться, в аэропорту составлен «План по удалению ВС, потерявшего способность, двигаться» в котором установлены:

- перечень находящегося на аэродроме или в непосредственной близости от него необходимого оборудования и персонала;

- перечень дополнительного оборудования, предоставляемого эксплуатантом ВС и другими аэропортами по запросу;

- перечень тяжелого оборудования, которое местные организации могут предоставить по договору для удаления ВС;

Перечень служб и подразделений аэропорта, задействованных в удалении потерявшего способность двигаться ВС:

- перечень взаимодействующих организаций, привлекаемых при удалении потерявшего способность двигаться ВС;

- задачи и средства задействованных служб аэропорта и привлекаемых организации;

- организация работ по удалению ВС, обязанности и правила выполнения основных работ по удалению ВС с летного поля аэродрома.

Ответственность за удаление ВС, потерявшего способность двигаться, возлагается на эксплуатанта ВС, оператора аэродрома, государство (представителя Росавиации, его территориального органа).

Ответственность между указанными организациями распределяется:

- оператор аэродрома - выполняет координацию работ по удалению ВС, потерявшего способность двигаться.

- эксплуатант ВС - несет полную ответственность за удаление ВС, потерявшего способность двигаться.

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

Учебные, тренировочные, технические и испытательные полеты не выполняются.

**9. Ограничение полетов вертолетов**

Ограничений полетов вертолетов нет.

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

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

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

**2. Ограничения****2.1 Ограничения на взлет**

2.1.1 При вылете с аэродрома строго выдерживать установленные схемы выхода.

2.1.2 Применяется процедура уменьшения шума вблизи аэродрома NADP 1 (ICAO Doc 8168).

**Метод уменьшения шума вблизи аэродрома (NADP 1)**

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 1000 фт над уровнем аэродрома.

**7. Removal of disabled aircraft**

Plan for removal of disabled aircraft is available at the airport, in which the following is established:

- the list of required equipment and personnel located at the aerodrome or in immediate proximity to it;

- the list of additional equipment provided by ACFT operator or other airports on request;

- the list of heavy equipment for ACFT removal which local organizations can provide according to the contract;

- the list of airport services and subdivisions involved for removal of disabled aircraft;

- the list of interacting attracted organizations for removal of disabled aircraft;

- tasks and means of involved airport services and attracted organizations;

- organization of work on the removal of aircraft, duties and procedures for performing basic work on the removal of aircraft from airfield.

The responsibility for removal of disabled aircraft is imposed on ACFT operator, AD operator and on the State (on regional office of the Federal Air Transport Agency).

The responsibility is distributed between mentioned parties as follows:

- AD operator coordinates work on the removal of disabled aircraft;

- ACFT operator takes full responsibility for removal of disabled aircraft.

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

Training, technical and test flights are not AVBL at the aerodrome.

**9. Helicopter traffic – limitation**

There are no limitations for HEL traffic at the aerodrome.

**УРКК АД 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES****1. General provisions**

Noise abatement procedures during take-off, climbing and approach 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.

**2. Restrictions****2.1 Take-off restrictions**

2.1.1 Flight crews of departing ACFT shall strictly adhere to the established departure procedures.

2.1.2 Noise abatement procedure close to the aerodrome NADP 1 shall be applied (ICAO Doc 8168).

**Noise abatement procedure close to the aerodrome (NADP 1)**

Noise abatement procedure is initiated at 1000 ft AAL or above.

Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения процедуры снижения шума составляет не менее  $V_2+20$  км/ч (10 узлов).

По достижении высоты 1000 фт или выше над уровнем аэродрома, скорректировать и выдерживать мощность/тягу двигателей в соответствии с графиком регулирования мощности/тяги в целях снижения шума, приведенном в Руководстве по эксплуатации ВС. Выдерживать скорость набора высоты  $V_2+(20-40)$  км/ч (10-20 узлов) при положении закрылков и предкрылков во взлетной конфигурации.

На высоте 3000 фт над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать закрылки и предкрылки по графику.

2.1.3 Для взлета днем и в ночное время рекомендуется использовать ВПП 05R. Для оптимизации потока ВС при сухой ВПП взлет может выполняться с попутной составляющей ветра более 3 м/с. Окончательное решение принимается руководителем полётов с учетом воздушной обстановки в диспетчерской зоне (CTR) и метеорологических условий для данного направления взлета.

## 2.2 Ограничения на посадку

2.2.1 При выполнении посадки рекомендуется использовать ВПП 23L. Для оптимизации потока ВС при сухой ВПП заход на посадку может выполняться с попутной составляющей ветра более 3 м/с. Окончательное решение принимается руководителем полётов с учетом воздушной обстановки в диспетчерской зоне (CTR) и метеорологических условий для данного направления посадки.

2.2.2 После посадки в ночное время рекомендуется использовать реверс тяги двигателей на режиме малого газа, если это не влияет на безопасность.

2.2.3 При выполнении взлета или посадки командир воздушного судна, руководствуясь соображениями безопасности полетов, может отказаться от использования ВПП, предложенной в качестве предпочтительной по шуму.

## УРКК АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

Процедуры полетов по ППП в пределах узлового диспетчерского района Краснодар/Пашковский.

### 1. Общие положения

Вылет, прибытие и заход ВС на посадку осуществляется по стандартным маршрутам, траекториям, задаваемым органом ОВД и схемам захода на посадку, установленным для каждого STAR.

ВС, находящиеся на конечных этапах захода на посадку, имеют преимущество перед вылетающими ВС. Для оптимизации потока ВС при сухой ВПП, взлетно-посадочные операции могут выполняться, с попутной составляющей ветра не превышающей 5 м/сек. КВС обязан запросить другое направление для взлета или посадки, если выполнение взлета или посадки с текущим ветром не обеспечивает безопасность.

1.1 Основным видом используемых SID и STAR являются маршруты, основанные на зональной навигации с использованием GNSS. SID/STAR RNAV применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение.

Альтернативными маршрутами являются SID и STAR, основанные на применении традиционных средств навигации – DVORDME.

The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than  $V_2+20$  km/h (10 kt).

Upon reaching 1000 ft AAL or above, flight crew shall adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the Aeroplane Flight Manual. ACFT shall maintain a climb speed of  $V_2+(20-40)$  km/h (10-20 kt) with flaps and slats in take-off configuration.

Upon reaching 3000 ft AAL, aircraft shall be accelerated, flaps/slats retracted on schedule while maintaining a positive rate of climb.

2.1.3 It is recommended to use RWY 05R for take-off in the day-time and at night. For optimization of ACFT flow when RWY is dry, take-off can be carried out with a tailwind above 3 m/s. The final decision is made by the Flight Control Officer taking into account air situation in CTR and weather conditions for the given take-off direction.

## 2.2 Landing restrictions

2.2.1 It is recommended to use RWY 23L for landing. For optimization of ACFT flow, when RWY is dry, approach can be carried out with a tailwind above 3 m/s. The final decision is made by the Flight Control Officer taking into account air situation in CTR and weather conditions for the given landing direction.

2.2.2 It is recommended to use engine reverse thrust at idle power after landing in the night-time, if it does not affect safety.

2.2.3 When executing take-off or landing, pilot-in-command may reject using the RWY proposed as noise preferential for safety reasons.

## УРКК АД 2.22 FLIGHT PROCEDURES

Procedures for IFR flights within Krasnodar/Pashkovskiy TMA

### 1. General

Departure, arrival and approach of ACFT shall be carried out in accordance with standard routes, tracks assigned by ATS unit and approach procedures established for each STAR.

Aircraft on final approach segments have priority over departing aircraft. To optimize air traffic flow, when runway is dry, take-off/landing can be carried out with a tail wind component not exceeding 5 m/s. In case take-off or landing with current tailwind component does not provide flight safety, pilot-in-command must request another direction for take-off or landing.

1.1 SID RNAV (GNSS) and STAR RNAV (GNSS) are considered priority procedures at the aerodrome. SID/STAR RNAV are available for ACFT with certified equipment operated by flight crews having appropriate approval.

The alternate procedures are SID and STAR procedures based on conventional navigation aids - DVORDME.

1.2 ВС, выполняющие полет транзитом через узловой диспетчерский район Краснодар/Пашковский, осуществляют полет по воздушным трассам, установленным маршрутам полета, а также по траекториям, задаваемым органом УВД методом радиолокационного векторения.

1.3 В зоне ответственности ДПК Краснодар/Пашковский установлен минимальный интервал горизонтального эшелонирования 5 км. Минимальный интервал горизонтального эшелонирования 10 км в данной зоне применяется в тех случаях, когда:

- воздушное судно следует за воздушным судном массой 136000 кг и более;
- воздушное судно пересекает след воздушного судна массой 136000 кг и более;
- воздушное судно, следующее позади воздушного судна массой 136000 кг и более, использует одну и ту же взлетно-посадочную полосу.

## 2. Выполнение полета с использованием давления QNH

2.1 При полетах на высотах ниже FL060 назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот осуществляется в футах по давлению QNH аэродрома.

Давление QFE и назначение высот в метрах при этом выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС.

В сводке АТИС передается значение давления QNH аэродрома в Гпа, а так же давления QFE в мм. Рт. ст. и Гпа.

Ниже эшелона перехода ДПК назначаются, как правило, высоты 2000 фт, 3000 фт, 4000 фт. При необходимости может быть назначена любая высота, кратная 100 фт, в диапазоне 2000 - 4000 фт.

2.2 Изменение высоты (эшелона) полета допускается с разрешения органа ОВД. В этом случае пилот должен указать свое местоположение, абсолютную высоту (эшелон) полета и причину его изменения.

Перевод шкалы давления барометрического высотомера с QNH аэродрома на QNH района и с QNH района на QNH аэродрома проводится на рубеже, указанном органом ОВД.

## 3. Вылет по ППП

3.1 При первой связи с диспетчером ДПР (позывной «Краснодар-Руление», частота 119.000 МГц) экипаж ВС должен доложить индекс прослушанной информации АТИС, указать номер МС.

3.2 Запуск двигателей, буксировка и передвижение ВС по аэродрому осуществляется по разрешению диспетчера ДПР.

3.3 При использовании стандартных маршрутов вылета диспетчер ДПР указывает наименование SID и высоту первоначального набора. Если не указано иного, после взлета на высоте 800 фт экипаж ВС осуществляет выход на связь с диспетчером ДПК (позывной «Краснодар-Круг», частота 121.300 МГц).

3.4 Если экипаж не располагает данными о SID или выдерживание на SID не представляется возможным, он обязан сообщить об этом диспетчеру ДПР или другому органу ОВД, назначившему этот SID.

3.5 В целях ускорения движения ВС может выдаваться разрешение на немедленный взлет до того, как оно выйдет на ВПП. По получении такого разрешения ВС вырывается на ВПП и, не прерывая движения, взлетает.

1.2 Transit flights through Krasnodar/Pashkovskiy TMA shall be carried out along airways, established flight routes and tracks assigned by ATS unit by radar vectoring.

1.3 A minimum horizontal separation interval of 5 km is established within the area of responsibility of TWR controller ("Krasnodar-Radar"). A minimum horizontal separation interval of 10 km is applied in TMA in the following cases:

- ACFT is succeeding an ACFT with mass 136000 kg or more;
- ACFT crosses the wake of an ACFT with mass 136000 kg or more;
- the ACFT succeeding an ACFT with mass 136000 kg or more is using the same RWY.

## 2. Flight operation using QNH pressure

2.1 During flights below FL060 ATS unit assigns and the flight crew shall maintain altitudes in feet based upon the aerodrome QNH.

QFE pressure and height in meters are issued by ATS unit upon request of the flight crew only.

The values of the aerodrome QNH in hPa and QFE pressure in mm of mercury column are broadcasted in ATIS message.

TWR controller ("Krasnodar-Radar") usually assigns the following altitudes below the transition level: 2000 ft, 3000 ft, 4000 ft. If necessary, any altitude divisible by 100 ft within the range of 2000-4000 ft can be assigned.

2.2 Change of flight altitude (flight level) is permitted by ATS unit clearance. In this case pilot must report ACFT position, flight altitude (flight level) and reason of change.

Change of pressure scale of barometric altimeter from the aerodrome QNH to area QNH and from area QNH to the aerodrome QNH shall be carried out at position indicated by the ATS unit.

## 3. IFR departure

3.1 On initial contact with GND controller (call sign "Krasnodar-Ground", FREQ 119.000 MHz), the flight crew must report the latest ATIS information code letter, stand number.

3.2 Engines start-up, towing and taxiing of ACFT about the aerodrome shall be carried out by GND controller's clearance.

3.3 When SID is used, GND controller indicates SID designator and initial climb altitude. Unless otherwise instructed, at 800 ft after take-off the flight crew shall establish communication with TWR controller (call sign – "Krasnodar-Radar", FREQ 121.300 MHz).

3.4 If the flight crew has no information on SID parameters or if unable to maintain the assigned SID, the flight crew must report it to GND controller or the ATS unit that assigned the SID.

3.5 For the purpose of ACFT movement expediting, immediate take-off can be cleared before the aircraft enters the runway. When receiving such clearance ACFT shall taxi onto the runway and take off without stopping.

3.6 Выполнение взлета не от начала ВПП допускается только после получения от экипажа ВС запроса и доклада о готовности к взлету не от начала ВПП. Ответственность за принятие такого решения возлагается на командира ВС.

**Примечание:**

ЗАПРЕЩАЕТСЯ выполнение взлета не от начала ВПП в период действия процедур при ограниченной видимости.

3.7 В случаях необходимости длительного занятия ВПП (более 1 минуты) экипаж ВС до ее занятия сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж воздушного судна обязан запросить повторное разрешение на взлет.

3.8 В том случае, если орган ОВД после выдачи разрешения на взлет устанавливает факт несанкционированного выезда на ВПП или его неизбежность, или наличие какого-либо препятствия на ВПП или вблизи нее, что может создать угрозу безопасности взлетающему воздушному судну, предпринимаются следующие надлежащие действия:

- аннулируется разрешение на взлет вылетающего ВС;
- во всех случаях ВС информируется о несанкционированном выезде на ВПП или наличии препятствия и его местонахождении относительно ВПП.

Набор высоты выполняется до уровня, указанного в разрешении на вылет (абсолютная высота, эшелон), если от органа ОВД не поступило иных указаний.

Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования после взлета возможно применение радиолокационного векторения и/или применение процедуры «Прямо на».

При установлении связи с диспетчером ДПП в режиме набора высоты экипаж ВС обязан доложить текущую и занимаемую высоту.

**4. Прибытие по ППП**

Снижение и подход к аэродрому Краснодар/Пашковский осуществляется:

- по установленным STAR и схемам захода на посадку с применением процедуры «Прямо на»;
- методом векторения.

STAR RNAV применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах RNP и/или схемы захода на посадку или выдерживание STAR RNAV и/или схемы захода на посадку не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру ДПП и запросить другой или векторение для прибытия и/или захода на посадку.

Стандартное разрешение для прибывающих ВС содержит следующие элементы:

- a) индекс воздушного судна;
- b) обозначение стандартного маршрута прибытия
- c) используемая ВПП.

При следовании по STAR снижение выполняется только до уровня (абсолютная высота, эшелон), указанного на картах стандартного прибытия по приборам. Ограничения по высоте и скорости на STAR могут быть отменены диспетчером ДПП.

3.6 Take-off not from the RWY beginning is permitted only after the flight crew requests clearance for such take-off and reports readiness to execute take-off not from the RWY beginning. Pilot-in-command is responsible for making the decision to execute such take-off.

**Note:**

It is PROHIBITED to execute take-off not from the RWY beginning, when LVP are in force.

3.7. In case of necessity for ACFT long RWY occupation (more than 1 minute), the flight crew, before entering the runway, must report it to ATS unit, indicating time required to prepare for take-off. If more than 1 minute has passed after issuance of take-off clearance, the flight crew must request a new take-off clearance.

3.8 If ATS unit, after issuing take-off clearance, establishes the fact of runway incursion or its inevitability, or presence of any obstacle on the runway or nearby that can compromise the safety of the departing ACFT, the following actions are taken:

- take-off clearance to departing ACFT is canceled;
- in all cases the flight crew is informed about runway incursion or presence of some obstacle on the runway and its location relative to the runway.

Climbing shall be carried out to the level (altitude, flight level) indicated in the departure clearance, unless otherwise instructed by ATS unit.

To provide the established separation intervals after take-off, radar vectoring and/or "Direct to" instruction can be applied.

When establishing radio contact with APP controller during climb, the flight crew must report present altitude and altitude to be reached.

**4. IFR arrival**

Descent and approach to Krasnodar/Pashkovskiy AD shall be carried out:

- along the established STAR and approach procedures, applying "Direct to" procedure;
- by vectoring.

STAR RNAV is AVBL for ACFT with certified equipment, operated by flight crews having appropriate approval.

If the flight crew has no information on STAR RNAV and/or instrument approach procedure parameters or if unable to maintain STAR RNAV and/or instrument approach procedure, the flight crew must inform APP controller and request a different STAR or approach procedure or vectoring for arrival and/or approach.

The standard clearance for arriving ACFT contains the following information:

- a) ACFT identification number;
- b) assigned STAR designator;
- c) active RWY.

When proceeding along STAR, descent shall be carried out to the level (altitude, flight level) indicated on STAR charts. Altitude and speed restrictions for STAR can be cancelled by APP controller.

При установлении радиосвязи с диспетчером ДПП экипаж ВС должен доложить о наличии текущего индекса информации АТИС, а при следовании в режиме снижения – текущую и занимаемую высоту.

### 5. Заход на посадку по ППП

5.1 Основным типом захода на посадку по приборам является заход ILS Z. Информация об используемом на аэродроме типе захода включается в сводки АТИС. При намерении выполнить заход, отличный от ILS, экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД и получить подтверждение.

5.2 О неисправностях и отказах средств радиотехнического обеспечения полетов (наземных и/или спутниковых) систем посадки орган ОВД немедленно информирует экипаж и дает ему рекомендации по использованию других систем обеспечения захода на посадку или выполнению повторного захода.

Контроль работоспособности GNSS при выполнении заходов на посадку осуществляется органом ОВД с помощью выносной консоли ЛККС-А-2000.

5.3 Орган ОВД информирует экипаж ВС об изменении используемой ВПП

5.4 При заходе на посадку с использованием системы спутниковой навигации, экипаж ВС информирует диспетчера ДПК об основной и резервной системах захода на посадку.

5.5 В том случае, если орган ОВД после выдачи разрешения на посадку устанавливает факт несанкционированного выезда на ВПП или его неизбежность, или наличие какого-либо препятствия на ВПП или вблизи нее, что может создать угрозу безопасности выполняющему посадку воздушному судну, предпринимаются следующие надлежащие действия:

- дается диспетчерское указание об уходе на второй круг с указанием причины;
- сообщается позывной диспетчера ДПК и его рабочая частота.

- во всех случаях экипаж ВС информируется о несанкционированном выезде на ВПП или наличии препятствия и его местонахождении относительно ВПП.

5.6 Разрешение следовать прямо на IF выдается только в том случае, если угол подхода ВС к предпосадочной прямой составит не более 45 градусов.

#### 5.7 Точный заход на посадку

5.7.1 Точный заход на посадку выполняется по ILS и GLS.

Для захода на посадку по ILS применяются процедуры:

- ILS W RWY 23L;
- ILS X RWY 05R, RWY 23L;
- ILS Y RWY 05R, RWY 23L;
- ILS Z RWY 05R, RWY 23L.

5.7.2 При заходе на посадку по GLS экипаж воздушного судна информирует диспетчера ДПК об основной и резервной системах захода на посадку.

При невозможности выполнить посадку по GLS экипаж воздушного судна информирует орган ОВД, осуществляющий управление на конечном этапе захода на посадку, о решении на продолжение захода на посадку по резервной системе или об уходе на второй круг.

When establishing radio contact with APP controller the flight crew must report the latest ATIS information code letter, and in case of contact during descent – present altitude and altitude to be reached.

### 5. IFR approach

5.1 The main type of instrument approach is ILS Z approach procedure. Information about the type of approach used at the aerodrome is included in ATIS message. If the flight crew intends to carry out an approach other than ILS approach, the flight crew must inform ATS unit and obtain confirmation.

5.2 ATS unit informs immediately the flight crew about failure of radio technical aids (ground and/or satellite) for flight operations provision, landing systems and gives recommendations to use other approach and landing systems or execute missed approach.

During execution of approaches, ATS unit provides control of GNSS serviceability using GBAS equipment.

5.3 ATS unit informs the flight crew about changing of the runway-in-use.

5.4 In case of GNSS approach, the flight crew shall report TWR controller the main and back-up approach systems.

5.5 In case, when ATS unit after issuing landing clearance has established the fact of runway incursion or its inevitability or presence of any obstacle on the runway or nearby, that may compromise the safety of the landing ACFT, the following actions are taken:

- the flight crew is instructed to carry out missed approach, indicating reason for missed approach execution;
- call sign and operating frequency of TWR controller (“Krasnodar-Radar”) are provided to the flight crew.
- in all cases the flight crew is informed about runway incursion or presence of some obstacle on the runway and its location relative to the runway.

5.6 Instruction to proceed directly to IF is issued only, if the angle of ACFT approach path to final does not exceed 45 degrees.

#### 5.7 Precision approach

5.7.1 Precision approach shall be carried out using ILS and GLS.

The following procedures shall be used to carry out ILS approach:

- ILS W RWY 23L;
- ILS X RWY 05R, RWY 23L;
- ILS Y RWY 05R, RWY 23L;
- ILS Z RWY 05R, RWY 23L.

5.7.2 When executing GLS approach the flight crew shall inform TWR controller (“Krasnodar-Radar”) about the primary and backup approach procedures.

If unable to execute GLS approach, the flight crew shall inform ATS unit providing approach surveillance control on the final approach segment about the decision to continue executing approach using a backup approach procedure or execute missed approach.

### 5.8 Неточный заход на посадку

5.8.1 Неточный заход на посадку выполняется экипажем, используя RNP, DVORDME, а так же процедуры:

- LOC W RWY 23L;
- LOC X RWY 05R, RWY 23L;
- LOC Y RWY 05R, RWY 23L;
- LOC Z RWY 05R, RWY 23L.

5.8.2 При заходе на посадку RNP экипаж воздушного судна информирует диспетчера ДПК об основной и резервной системах захода на посадку.

При невозможности выполнить посадку по RNP экипаж воздушного судна информирует орган ОВД, осуществляющий управление на конечном этапе захода на посадку, о решении на продолжение захода на посадку по резервной системе или об уходе на второй круг.

### 5.9 Визуальный заход на посадку

5.9.1 Визуальный заход на посадку запрашивается экипажем ВС (КВС) или инициируется диспетчером ДПК («Краснодар-круг»), в последнем случае требуется согласование с экипажем.

При инициировании визуальных заходов на посадку диспетчером, последний должен учитывать воздушную обстановку и метеорологические условия на аэродроме.

5.9.2 Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку экипажу ВС, выполняющему полет по ППП, при условии:

- экипаж имеет возможность поддерживать визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами;
- сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода ВС, получившего такое разрешение, или
- экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку.

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

5.9.3 Орган ОВД может начать векторение ВС для выполнения визуального захода на посадку при условии, что сообщаемая нижняя граница облачности выше установленной минимальной высоты векторения и метеорологические условия позволяют полагать, что визуальный заход на посадку и посадка могут быть выполнены.

Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается только после доклада экипажа об установлении контакта с ВПП и/или ее ориентирами, после чего векторение прекращается.

## 6. Уход на второй круг

При уходе на второй круг по решению КВС экипаж ВС обязан немедленно доложить об этом диспетчеру СДП («Вышка») с указанием причины.

Переход на радиосвязь с диспетчером ДПК выполняется по указанию диспетчера СДП.

При уходе на второй круг в процессе выполнения визуального захода на посадку, экипаж ВС выполняет опубликованную схему ППП ухода на второй круг.

### 5.8 Non-precision approach

5.8.1 Non-precision approach shall be carried out using RNP, DVORDME as well as the procedures indicated below:

- LOC W RWY 23L;
- LOC X RWY 05R, RWY 23L;
- LOC Y RWY 05R, RWY 23L;
- LOC Z RWY 05R, RWY 23L.

5.8.2 When executing RNP approach the flight crew shall inform TWR controller ("Krasnodar-Radar") about the primary and backup approach procedures.

If unable to execute RNP approach, the flight crew shall inform ATS unit providing approach surveillance control on the final approach segment about the decision to continue executing approach using a backup approach procedure or execute missed approach.

### 5.9 Visual approach

5.9.1 Visual approach shall be requested by the flight crew (pilot-in-command) or is initiated by TWR controller ("Krasnodar-Radar"). In the latter case, coordination with the flight crew is required.

When initiating visual approaches the controller must take into account air situation and meteorological conditions at the AD.

5.9.2 ATS unit issues clearance to execute visual approach to the flight crew, carrying out IFR flight, under the following conditions:

- the flight crew is able to maintain visual contact with RWY or its references;
- reported ceiling conforms to or exceeds the altitude at which the initial approach segment begins for the ACFT that obtained the above-mentioned clearance, or
- the flight crew reports that meteorological conditions allow to execute visual approach-to-land.

In case visual contact with the RWY or its references is lost, the flight crew shall execute missed approach under IFR, immediately informing ATS unit about it.

5.9.3 ATS unit can commence vectoring of ACFT for execution of visual approach, provided that the reported ceiling is above the established minimum vectoring altitude and meteorological conditions allow to suppose that visual approach and landing can be executed.

Clearance to execute visual approach is issued only after the flight crew reports establishing visual contact with RWY or its references, after that vectoring is terminated.

## 6. Missed approach

Having taken the decision to execute missed approach pilot-in-command must immediately inform TWR controller ("Krasnodar-Tower"), specifying the reasons.

Changeover to radio communication with "Krasnodar-Radar" controller shall be carried out by the instruction of "Krasnodar-Tower" controller.

When missed approach is carried out during a visual approach the flight crew shall execute published instrument missed approach procedure.

## 7. Внеочередной заход на посадку

Если ВС, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, экипаж сообщает об этом органу ОВД, который с учетом воздушной обстановки обеспечивает данному ВС внеочередную посадку, указав экипажу порядок снижения и захода на посадку.

ВС, которому требуется немедленная посадка, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

## 8. Процедуры наблюдения ОВД в границах узлового диспетчерского района Краснодар/Пашковский

Вход в узловой диспетчерский район ВС, не оборудованных ответчиками вторичной радиолокации, ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

В отдельных случаях, только по согласованию с органом ОВД разрешается вход в узловой диспетчерский район ВС государственной авиации, не оборудованных ответчиками вторичной радиолокации. При этом, в зависимости от интенсивности воздушного движения, орган ОВД может назначать время, место и высоту входа в узловой диспетчерский район.

Воздушное судно, которое обслуживается на основе системы наблюдения ОВД, будет немедленно информироваться, если такое обслуживание прервано или прекращено.

### 8.1 Процедуры наблюдения ОВД

Прежде чем принять какое-либо воздушное судно на обслуживание на основе системы наблюдения ОВД орган ОВД осуществляет его опознавание, о чем информирует экипаж воздушного судна. После этого опознавание сохраняется до прекращения обслуживания на основе системы наблюдения.

В случае последующей потери опознавания орган ОВД должен проинформировать об этом экипаж воздушного судна.

### 8.2 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

При использовании первичного обзорного радиолокатора опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

a) путем установления взаимосвязи между конкретным радиолокационным отображением местоположения и воздушным судном, которое сообщает о своем местоположении над точкой, отображенной на индикаторе воздушной обстановки, или о пеленге и расстоянии от этой точки, и путем установления факта совпадения линии пути конкретного радиолокационного отображения местоположения с траекторией полета или сообщаемым курсом воздушного судна;

b) путем установления взаимосвязи между наблюдаемым радиолокационным отображением местоположения и воздушным судном, в отношении которого известно, что оно только что вылетело, при условии, что опознавание устанавливается в пределах 2 км от конца используемой ВПП. Особое внимание следует уделять тому, чтобы не спутать его с воздушными судами, которые выполняют полет в зоне ожидания над аэродромом или пролетают над ним, либо с воздушными судами, вылетающими с соседних ВПП или выполняющими над ними уход на второй круг;

c) путем передачи опознавания;

d) путем определения, если этого требуют обстоятельства, курса воздушного судна и наблюдения в течение определенного периода времени за линией пути: давая экипажу указание выполнить одно или несколько изменений курса в пределах 30° или более и устанавливая взаимосвязь между изменениями

## 7. Priority approach

If immediate landing is required to ACFT, executing flight in the holding area, the flight crew shall report it to ATS unit, which provides this ACFT with priority approach and informs the flight crew about descent and approach procedure.

Priority approach will be provided for ACFT, requiring immediate landing.

## 8. ATC surveillance procedures within Krasnodar/Pashkovskiy TMA

Entry of ACFT not equipped with SSR transponders into Krasnodar/Pashkovskiy TMA is PROHIBITED.

In certain cases, entry of state aviation ACFT not equipped with SSR transponders into TMA is permitted upon arrangement with ATS unit. In such cases, time and point of entry into TMA, and flight altitude can be assigned by ATS unit, depending on air traffic load in TMA.

The flight crew of ACFT, which is served on the basis of ATS surveillance system, will be immediately informed if this service is interrupted or terminated.

### 8.1 ATS surveillance procedures

Before accept ACFT for service on the basis of ATS surveillance system, ATS unit performs its identification and informs the flight crew about it. Thereafter, ACFT identification is maintained until termination of the ATS surveillance service.

In case of further identification failure ATS unit must inform the flight crew about it.

### 8.2 Radar Control and ATS using primary surveillance radar

When primary surveillance radar is used, ACFT identification is performed applying one of the following methods:

a) by establishing interconnection between concrete radar position indication and the aircraft which reports its position above the point displayed on the situation display, or bearing and distance to this point, and having determined the fact of coincidence of concrete radar position indication track and flight path or reported ACFT heading;

b) by establishing interconnection between observed radar position indication and the aircraft about which it is known that it has just departed provided that ACFT identification is provided within 2 km from the end of the runway-in-use. A special attention should be devoted to that not to confuse the given ACFT with those ones executing the flight in holding area above the aerodrome or crossing it, or with those executing take-off from the adjacent runways or crossing them in order to execute missed approach procedure;

c) by reporting ACFT identification;

d) by determination of ACFT heading (if situation required) and watching ACFT track during a certain time: by giving the flight crew instruction to execute one or several heading changes within 30° or above, establishing interconnection between change of one concrete radar position indication and confirmed execution of given

одного конкретного радиолокационного отображения местоположения и подтвержденным выполнением воздушным судном данных ему указаний или устанавливая взаимосвязь между изменениями конкретного радиолокационного отображения местоположения и только что выполненными воздушным судном маневрами, о которых было доложено.

При использовании этих методов орган ОВД должен убедиться, что изменения не более чем одного радиолокационного отображения местоположения соответствуют перемещению воздушного судна.

Применяемое при ОВД оборудование:

- радиолокационный комплекс;
- аэродромный радиолокационный комплекс.

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

При использовании вторичного обзорного радиолокатора опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

a) распознаванием позывного воздушного судна или дискретного кода вторичного обзорного радиолокатора, включая режим S в формуляре сопровождения;

b) передачей опознавания воздушного судна;

c) контролем за выполнением указания об установлении конкретного кода вторичного обзорного радиолокатора;

d) контролем за выполнением указания о включении режима приемопередатчика в режиме "Опознавание".

Орган ОВД осуществляет проверку того, что установленный экипажем код соответствует коду, присвоенному данному воздушному судну. Дискретный код используется в качестве основы для опознавания только после проведения такой проверки.

Применяемое при ОВД оборудование:

- двухдиапазонный моноимпульсный вторичный радиолокатор (в составе аэродромного радиолокационного комплекса);

- вторичный радиолокатор (в составе радиолокационного комплекса).

## 9. Векторение

9.1 Векторение обеспечивается посредством указания экипажу воздушного судна конкретных курсов, которые позволят воздушному судну выдерживать необходимую линию пути.

Необходимость векторения определяется органом ОВД из анализа воздушной обстановки.

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

9.2 Векторение в районе аэродрома разрешается на эшелонах (высотах) не ниже минимальных, опубликованных в документах аэронавигационной информации.

9.3 По запросу экипажа воздушного судна орган ОВД осуществляет векторение в целях оказания ему навигационной помощи.

9.4 Экипаж воздушного судна, обращающийся в орган ОВД, обеспечивающий обслуживание на основе наблюдения, за содействием в навигации, указывает причину и сообщает максимально возможный в данных обстоятельствах объем информации.

instructions by ACFT or by establishing interconnection between one concrete radar position indication and reported ACFT manoeuvres just executed.

ATS unit when using these methods must make sure, that change of not more than one ACFT radar position indication corresponds to ACFT relocation.

Equipment available during air traffic service:

- radar complex;
- aerodrome radar complex.

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

When secondary surveillance radar is used, ACFT identification is performed applying one of the following methods:

a) by recognition of ACFT call sign or secondary surveillance radar discrete code, including mode S in ACFT tracking form;

b) by reporting ACFT identification;

c) by controlling following the instruction to set transponder to concrete SSR code;

d) by controlling following the instruction to set transponder to "Identification" mode.

ATS unit conducts check of that code set by the flight crew corresponds to the code assigned to the given ACFT. Radar discrete code is AVBL as a basis for identification only after conducting such a check.

Equipment available during air traffic service:

- dual-band monopulse secondary surveillance radar (as a part of the aerodrome radar complex);

- secondary surveillance radar (as a part of the radar complex).

## 9. Radar vectoring

9.1 Radar vectoring is provided by indicating specific headings to the flight crew, which allow ACFT to maintain the necessary track.

The need for vectoring is determined by ATS unit from air situation analysis.

Radar vectoring is applied to provide the established separation intervals, to manage air traffic flow, to regulate approach sequence and to provide navigation assistance to the flight crew.

9.2 Radar vectoring in the vicinity of the aerodrome is permitted at flight levels (altitudes) not lower than the minimum safe flight levels (altitudes), published in the documents of aeronautical information.

9.3 On the flight crew's request ATS unit applies vectoring in order to provide navigation assistance to them.

9.4 The flight crew appealing to ATS unit, which performs service on the basis of surveillance, for navigation assistance shall specify the reason and advise as much information as possible in the given situation.

9.5 При векторении для захода на посадку по приборам орган ОВД задает воздушному судну курс или несколько курсов для вывода воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку. Последнее задаваемое направление дает возможность воздушному судну выйти на линию пути конечного участка захода на посадку до входа снизу в установленную или номинальную глиссаду схемы захода на посадку и обеспечивает выход на линию пути конечного участка захода на посадку под углом 45° или меньше.

9.6 Если воздушному судну задается курс для пересечения линии пути конечного этапа захода на посадку, орган ОВД информирует экипаж об этом с указанием причин такого маневра. Последующий вывод воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку выполняется с соблюдением требований пункта 9.5.

9.7 При векторении воздушного судна на радиотехническое средство обеспечения конечного этапа захода на посадку орган ОВД дает экипажу указание доложить о выходе на линию пути конечного участка захода на посадку. Разрешение на заход выдается одновременно с последним заданным курсом. Векторение прекращается в тот момент, когда воздушное судно отклоняется от последнего заданного курса с тем, чтобы выйти на линию пути конечного этапа захода на посадку.

## 10. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Орган ОВД вводит положения, касающиеся начала и продолжения точных заходов на посадку по категории II, а также вылетов в условиях дальности видимости на ВПП менее 550 м.

Ввод и отмена процедур в условиях ограниченной видимости (LVP) иницируются руководителем полетов.

Процедуры применяются в целях:

- предотвращение столкновений ВС в условиях ограниченной видимости;
- защиты критических зон курсового и глиссадного маяков при выполнении полетов по категории I, II ИКАО.

О начале и об окончании действия процедур LVP руководитель полетов уведомляет оператора аэродрома, органы аэродромного диспетчерского обслуживания, органы диспетчерского обслуживания подхода.

Экипажи ВС уведомляются о вводе процедур LVP органами ОВД, под управлением которых они находятся, а также на частоте радиовещательной передатки АТИС фразой: «Применяются процедуры ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».

Орган ОВД использует следующие процедуры для контроля за освобождением ВПП:

- информацию о местоположении на площади маневрирования аэродрома воздушных судов, транспортных средств и других объектов наблюдения;
- доклады экипажа об освобождении ВПП;
- доклады водителя машины сопровождения о лидировании ВС до и после его посадки.

Критические зоны ILS должны быть свободны от других ВС и транспортных средств с момента выхода прибывающего ВС на контрольную точку конечного этапа захода на посадку по приборам (FAF) и до освобождения ВПП после посадки.

Эшелонирование воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования аэродрома не применяется.

9.5 During vectoring for instrument approach, ATS unit assigns a heading or several headings to the flight crew to establish ACFT onto final approach track. The last assigned heading allows ACFT to intercept the final approach track before intercepting from below the established or nominal glide path of approach procedure and provides ACFT intercepting the final approach track at an angle of 45° or less.

9.6 If ACFT is assigned a heading to cross the final approach track, ATS unit informs the flight crew about this, indicating reasons for such a manoeuvre. Further ACFT vectoring to the final approach track is carried out observing the requirements of item 9.5.

9.7 During ACFT vectoring to the radio technical aid providing final approach, ATS unit instructs the flight crew to report establishing on the final approach track. Approach clearance is issued simultaneously with the last assigned heading. Vectoring is terminated when ACFT deviates from the last assigned heading to intercept the final approach track.

## 10. Low visibility procedures

ATS unit establishes provisions applicable to the start and continuation of precision approach category II operations as well as departure operations in RVR conditions less than a value of 550 m.

The Flight Control Officer initiates implementation and cancellation of low visibility procedures.

Low visibility procedures are applied for the following purposes:

- to avoid collision of ACFT in low visibility conditions;
- to protect LOC and GP critical areas when executing ICAO CAT I, II operations.

The Flight Control Officer informs AD operator, ATS and APP units about LVP implementation and cancellation.

Flight crews are informed about LVP implementation by the ATS units that control ACFT movement, or via ATIS using the following phrase: "Low Visibility Procedures in progress, check your minimum".

ATS unit monitors RWY vacaton based on:

- information about position of ACFT, vehicles and other objects being observed on the manoeuvring area;
- reports from flight crews about RWY vacaton;
- reports from drivers of "Follow-me" vehicles about escorting the ACFT before take-off and after landing.

ILS critical areas must be clear of other ACFT and vehicles from the moment arriving ACFT passes FAF till RWY vacaton after landing.

Separation of ACFT and vehicles on AD manoeuvring area is not applied.

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости запрещается:

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

Прибывшее ВС по запросу командира ВС встречается машиной сопровождения.

## **11. Потеря радиосвязи**

### **11.1 Общие положения**

При потере (отказе) радиосвязи экипаж ВС обязан:

- установить код ответчика 7600;
- прослушивать на частоте ОПРМ KR информацию и указания диспетчера;
- использовать для координации действий мобильную связь с руководителем полетов: +7 861-263-68-77.

При потере (отказе) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в разделе ENR 1.6 АИП России.

### **11.2 Отказ связи после взлета**

При принятии решения о возврате на аэродром.

После взлета с набором высоты 3000 фт следовать в зону ожидания над ОПРС Рязанская.

После входа в зону ожидания при необходимости выработать топливо, затем произвести заход на посадку с рабочим курсом ВПП по выбранной экипажем схеме.

### **11.3 Отказ связи в наборе эшелона на маршруте вылета**

При принятии решения о возврате на аэродром вылета выполнить разворот на 180°, выйти на STAR рабочего направления ВПП, выдерживая опубликованные ограничения по высоте, следовать в зону ожидания для выработки топлива и захода на посадку по выбранной экипажем схеме.

При принятии решения о следовании на аэродром назначения продолжить выполнение полета по маршруту, указанному в разрешении на вылет, выдерживая опубликованные ограничения по высоте, далее по маршруту с набором эшелона, указанного в плане полета.

### **11.4 Отказ связи на маршруте прибытия**

Экипаж продолжает полёт по указанному органом ОВД STAR на последнем, заданном органом ОВД эшелоне, выдерживая опубликованные для STAR ограничения по высоте, с выходом в зону ожидания над ОПРС Рязанская.

После входа в зону ожидания при необходимости выработать топливо, затем произвести заход на посадку на ВПП по выбранной экипажем схеме.

## **12. Процедуры полетов по ПВП в пределах границ диспетчерской зоны аэродрома Краснодар/Пашковский**

12.1 Полеты по ПВП в границах CTR выполняются на абсолютных высотах от 600 до 1000 фт (относительных высотах от 150 до 300 м).

12.2 Вылет, прибытие и транзитный полет в границах CTR выполняются по предписанным маршрутам.

12.3 С учетом воздушной обстановки в границах CTR диспетчеру ДПК предоставлено право изменять маршрут транзитного полета ВС в целях обеспечения безопасности воздушного движения, а также удовлетворения запроса пользователя воздушного пространства.

When LVP are in force, it is prohibited:

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

Arriving ACFT is met by "Follow-me" vehicle upon request of the pilot-in-command.

## **11. Communication failure**

### **11.1 General**

In case of radio communication failure the flight crew must:

- set transponder to Code 7600;
- maintain a listening watch for information and instructions of the controller on NDB/MKR KR frequency;
- use mobile communication with the Flight Control Officer to coordinate actions: +7 861-263-68-77.

In case of radio communication failure the flight crew shall follow radio communication failure procedures stated in ENR 1.6 section of AIP Russia.

### **11.2 Radio communication failure after take-off**

When taking a decision to return to the aerodrome of departure.

After take-off ACFT shall climb to 3000 ft and proceed to the holding area over NDB Ryazanskaya.

After entering the holding area, ACFT shall burn out fuel, if necessary, and execute approach on the active RWY heading in accordance with the approach procedure selected by the flight crew.

### **11.3 Radio communication failure during climb to flight level on departure route**

When taking a decision to return to the aerodrome of departure, ACFT shall execute a 180-degree turn, join STAR of the active RWY direction, maintaining the published altitude restrictions, then proceed to the holding area to burn out fuel and execute the approach procedure selected by the flight crew.

When taking a decision to proceed to the destination aerodrome, ACFT shall continue the flight along the route indicated in the departure clearance, maintaining the published altitude restrictions, then proceed along the route climbing to the flight level indicated in the flight plan.

### **11.4 Radio communication failure on arrival route**

The flight crew shall continue the flight along the assigned STAR at the flight level last assigned by the ATS unit, maintaining altitude restrictions published for STAR, joining the holding area over NDB Ryazanskaya.

After entering the holding area, ACFT shall burn out fuel, if necessary, then execute approach to the RWY in accordance with the approach procedure selected by the flight crew.

## **12. Procedures for VFR flights within Krasnodar/Pashkovskiy CTR**

12.1 VFR flights within Krasnodar/Pashkovskiy CTR shall be executed at altitudes from 600 up to 1000 ft (heights from 150 up to 300 m).

12.2 Departure, arrival and transit flights within CTR shall be carried out along the prescribed routes.

12.3 TWR controller ("Krasnodar-Radar") has the right to change transit flight route, considering air situation within CTR, for the purpose of providing flight safety and to meet the requirements of the user of the airspace.

12.4 В случае неполучения от органа ОВД разрешения следовать по установленному маршруту прибытия экипаж должен ожидать разрешения на вход в зоне ожидания, установленной для данного маршрута.

12.5 По согласованию с диспетчером ДПК допускается взлёт с вертолетной площадки с любым удобным по ветру курсом от 45° до 225° и немедленным поворотом, с минимальным радиусом согласно РЛЭ на предписанный маршрут выхода для обеспечения минимального отклонения в сторону ВПП 05R/23L. Повороты в сторону мест стоянок, аэровокзального комплекса и склада ГСМ ЗАПРЕЩЕНЫ.

Взлёт выполнять по вертолетному.

### 13. Критерии дальности видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости)

Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

- об изменениях видимости, когда ее значение достигает или становится больше (меньше) значений 1500, 800 м;
- об изменениях дальности видимости на ВПП (RVR), когда ее значение достигает или становится больше (меньше) значений 800, 550, 350, 300, 150 м;
- об изменениях высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости), когда ее значение достигает или становится больше (меньше) значений 30, 60, 150 м.

#### УРКК АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

12.4 If the flight crew has not obtained clearance from the ATS unit to proceed along the designated STAR, ACFT must hold in the holding area established for this STAR, while waiting for ATS unit clearance.

12.5 By coordination with TWR controller ("Krasnodar-Radar") take-off from helipad is allowed on any suitable heading from 045° to 225° with tailwind executing immediate corrective turn of minimum radius according to the Helicopter Flight Manual to join the prescribed departure route in order to provide minimum deviation towards RWY 05R/23L. Execution of turns towards stands, terminal or fuel and lubricants stock are PROHIBITED.

Vertical take-off is AVBL only.

### 13. Criteria for RVR and height of cloud base (vertical visibility)

ATS unit timely informs the flight crew about:

- changes of visibility when its value reaches or exceeds (becomes below) the values of 1500, 800 m;
- changes of RVR when its value reaches or exceeds (becomes below) the values of 800, 550, 350, 300, 150 m;
- changes of height of cloud base (vertical visibility) when its value reaches or exceeds (becomes below) the values of 30, 60, 150 m.

#### URKK AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

### Скопление птиц в окрестностях аэродрома Bird concentrations in the vicinity of the airport

Сезонная миграция Seasonal migration				Суточная миграция Daily migration				
Сроки перелетов Migration periods		Основное направление полета Main direction of migration	Высота полета (фт) Migration height (FT)	Макс. частота (стаи/сутки) MAX intensity (flocks/24 HR)	Основное направление полета Main direction of migration	Высота полета (фт) Migration height (FT)	Макс. частота (особи/мин) MAX intensity (birds/min)	Время полета Duration of migration
Весна/ Spring	Осень/ Autumn	Ю - С, СЗ, С - Ю, ЮВ  S - N, NW, N - S, SE	30-70, отдельные виды до 10000  30-70, certain species up to 10000	3-5	Ю - С, СВ - Ю  S - N, NE - S	≤330	1-2	за 40 мин до восхода солнца – через 40-50 мин после захода солнца  40 MIN before sunset – 40-50 MIN after sunset

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

Информация о скоплении птиц передается диспетчером СДП и по АТИС по установленным каналам радиосвязи:

- на русском языке 121.800 МГц;
- на английском языке 122.450 МГц.

Radar control of bird migration is not provided.

Information on bird concentrations is transmitted by TWR controller or via ATIS using the established radio communication channels:

- 121.800 MHz – RUS;
- 122.450 MHz – ENG.

**УРКК АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ****URKK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 URKK-31 AD 2.1 URKK-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 05R/23L	AD 2.1 URKK-33
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 URKK-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 URKK-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 URKK-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 URKK-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 05R	AD 2.1 URKK-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 23L	AD 2.1 URKK-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 05R	AD 2.1 URKK-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 23L	AD 2.1 URKK-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05R	AD 2.1 URKK-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 23L	AD 2.1 URKK-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05R	AD 2.1 URKK-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 23L	AD 2.1 URKK-90
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05R/23L	AD 2.1 URKK-91
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05R/23L	AD 2.1 URKK-92
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X Cat I/II RWY 05R	AD 2.1 URKK-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X Cat I/II RWY 23L	AD 2.1 URKK-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y Cat I/II RWY 05R	AD 2.1 URKK-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y Cat I/II RWY 23L	AD 2.1 URKK-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z Cat I/II RWY 05R	AD 2.1 URKK-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z Cat I/II RWY 23L	AD 2.1 URKK-102
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W Cat I/II RWY 23L	AD 2.1 URKK-103
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR W RWY 23L	AD 2.1 URKK-104
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Z RWY 05R	AD 2.1 URKK-105
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Z RWY 23L	AD 2.1 URKK-106
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 05R	AD 2.1 URKK-107
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 23L	AD 2.1 URKK-108
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR X RWY 05R	AD 2.1 URKK-109
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR X RWY 23L	AD 2.1 URKK-110
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 05R/23L	AD 2.1 URKK-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 05R	AD 2.1 URKK-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 23L	AD 2.1 URKK-140
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 05R	AD 2.1 URKK-141
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 23L	AD 2.1 URKK-142
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 05R	AD 2.1 URKK-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 23L	AD 2.1 URKK-148
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 05R	AD 2.1 URKK-149
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 23L	AD 2.1 URKK-150

Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 05R	AD 2.1 URKK-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 23L	AD 2.1 URKK-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 05R	AD 2.1 URKK-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 23L	AD 2.1 URKK-158
VFR Departure Chart RWY 05R	AD 2.1 URKK-207
VFR Departure Chart RWY 23L	AD 2.1 URKK-208
VFR Departure Chart RWY 05L	AD 2.1 URKK-209
VFR Departure Chart RWY 23R	AD 2.1 URKK-210
VFR Arrival Chart RWY 05R	AD 2.1 URKK-217
VFR Arrival Chart RWY 23L	AD 2.1 URKK-218
VFR Arrival Chart RWY 05L	AD 2.1 URKK-219
VFR Arrival Chart RWY 23R	AD 2.1 URKK-220