

УХХХ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UHHH AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УХХХ ХАБАРОВСК/Новый
UHHH KHABAROVSK/Novy

УХХХ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UHHH AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	483141с 1351117в 483141N 1351117E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	8 км северо-восточнее г. Хабаровска 8 KM north-east of Khabarovsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	74 м/ 244 фт/ 26.2°C 74 M/ 244 FT/ 26.2°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	24 м 24 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	12°З (2022)/ 0.06°З 12°W (2022)/ 0.06°W
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	АО «ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ», Россия, 680031, г. Хабаровск, Матвеевское шоссе, 32 Joint stock company "Khabarovsk Airport", 32, Matveyevskoye Shosse, Khabarovsk, 680031, Russia Тел./Tel: (4212) 26-35-30 Факс/Fax: (4212) 26-36-61 AFTN/SITA: УХХХЫДЫБ / KHVDMXH UHHHYDYX / KHVDMXH E-mail: office@airkhv.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УХХХ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UHHH AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 2300-0800; СБ, ВС, празд; не работает MON-FRI: 2300-0800; 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)	ПН-ПТ: 2230-0730; СБ, ВС, празд; не работает MON-FRI: 2230-0730; SAT, SUN, HOL: U/S
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. ТМ = UTC + 10 часов LT = UTC + 10 HR

УХХХ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
УННН АД 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 7 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8П, СМ-4.5 TS-1, RT (equivalent to Jet A-1)/MS-8P, SM-4.5
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	ТО ВС А-319, А-320, А-330, Dash 8, B767, Embraer 190, Ан-24, Ан-26, L-410 Maintenance of A-319, A-320, A-330, Dash 8, B767, Embraer 190, An-24, An-26, L-410 ACFT
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХХХ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
УННН АД 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются 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 и больницы в г. Хабаровск Medical post in the airport Terminal, ambulance service and hospitals in Khabarovsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется почтовое отделение, банкоматы Post Office, cash machines AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	в г. Хабаровск in Khabarovsk
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХХХ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
УННН АД 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 9 H24, CAT 9
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	На АД отсутствуют аварийные пневмотканевые подъемники для эвакуации широкофюзеляжных ВС иностранного производства. В случае необходимости указанные средства предоставляются эксплуатантами воздушных судов. Emergency lifting bags for removal of disabled wide-body foreign-made ACFT are not AVBL at AD. If necessary, the mentioned facilities are provided by ACFT operator.

УХХХ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
УННН АД 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1. ВПП 05L/23R, летная полоса на ширину 10 м, РД В, С, D, перрон. 2. ВПП 05R/23L, МС, РД Е, F, G, H, обочины всех РД на ширину 10 м. 3. Летные полосы на ширину 25 м, обочины перрона и МС с планировкой откосов, подъездные пути ко всем объектам. 1. RWY 05L/23R, runway strip to a width of 10 M, TWY В С, D, apron. 2. RWY 05R/23L, stands, TWY E, F, G, H and all TWY shoulders to a width of 10 M. 3. RWY strips to a width of 25 M, shoulders of apron and stands with slope grading, access roads to all facilities.
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Перрон / Apron Стоянки / Stands: 1-12, 13, 14 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 57/R/AW/T; 12A – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 43/R/A/X/T; 14A, 15-17 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 62/R/C/X/T; 20, 21 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 21/F/D/Y/T; 28-30 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 14/R/C/X/T; 37-42 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 28/R/C/X/T; 59 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 41/R/A/X/T; 55, 60-62 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 41/R/A/X/T; 68, 69 – железобетон / Reinforced Concrete, PCN 58/R/A/X/T; 70, 72 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 58/R/A/X/T;
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: А - 23.0 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 40/R/A/X/T, цементобетон / Cement-Concrete на участке примыкания длиной 172.5 м к ВПП 05L/23R / segment 172.5 M long adjacent to RWY 05L/23R, PCN 57/R/AW/T; В - 25.0 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 57/R/AW/T; С - 23.0 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 57/R/AW/T; D - 22.5 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 58/R/A/X/T, асфальтобетон на участке примыкания длиной 72.0 м к ВПП 05L/23R / Asphalt-Concrete segment 72.0 M long adjacent to RWY 05L/23R, PCN 57/R/AW/T; Е - 22.5 М, железобетон / Reinforced Concrete PCN 58/R/A/X/T, асфальтобетон на участке примыкания длиной 51.7 м к ВПП 05L/23R / Asphalt-Concrete segment 51.7 M long adjacent to RWY 05L/23R, PCN 57/R/AW/T; F - 23.0 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 61/R/A/X/T; G, H - 22.5 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 58/R/A/X/T.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	MC/Stands: 1, 1A, 2, 3, 3A 4, 4A, 5, 5A, 6, 6A, 7, 7A, 8, 9, 9A, 10, 10A, 11, 12, 12A, 13, 14, 14A, 15, 16, 17, 20, 21, 28-30, 37, 38, 39-42, 55, 59-62, 68, 69, 70, 72
6.	Примечания Remarks	Стоянки 12A, 14A, 15, 16, 17, 20, 21, 28, 72 используются только в светлое время суток Stands 12A, 14A, 15, 16, 17, 20, 21, 28, 72 are AVBL in the day-time only

УХХХ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

УННН АД 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, MC. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, 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	Имеются AVBL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХХХ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**УННН АД 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

УХХХ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**УННН АД 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Хабаровский зональный АМЦ Khabarovsk Area Aeronautical Meteorological Centre	
2.	Часы работы и 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	Хабаровский зональный АМЦ Khabarovsk Area Aeronautical Meteorological Centre	30 часов 30 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 30 минут TREND 30 MIN	
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, самостоятельный подбор и анализ метеоинформации с использованием «МетАвиаБрифинг» на ПК, индивидуальная консультация. Briefing, "MetAviaBriefing" AVBL on a PC for self-administered search and analysis of weather information, personal consultation.	
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Карты особых явлений погоды (SWH, SWM) прогностические карты ветра и температуры для эшелонов полета, прогнозы в формате GAMET. рус, англ SIGWX (SWH, SWM), wind and air temperature prognostic charts for flight levels, GAMET forecasts. RUS, ENG	
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Прогноз особых явлений погоды по маршруту (карта ОЯП), прогноз ветра и температуры воздуха на высотах (карта для эшелона полета), сводки METAR, SPECI, TAF и коррективы TAF, информация SIGMET, AIRMET, ARS, зональные прогнозы в формате GAMET, AD WIND, WS WIND, FV, FK, спутниковые снимки земли, данные МРЛ (май-октябрь) Forecasts of significant en-route weather phenomena (SIGWX), forecasts of upper wind and upper-air temperature (prognostic chart for flight level), METAR, SPECI reports, TAF and amendments thereto, SIGMET, AIRMET information, ARS, GAMET area forecasts, AD WIND, WS WIND, FV, FK, satellite images, weather radar information (May-October) S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, T	
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МетеоСервер, АИС «МетеоДисплей» MeteoServer, Automated Information Systems (AIS) "MeteoDisplay"	
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, ПДП, СДП APP, TWR	
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL	

УХХХ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UHHH 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 preci- sion APCH RWY	
1	2	3	4	5	6	
05R	042.15° 054°	4000x60	PCN 68/R/A/X/T Reinforced Concrete	483052.63N 1351021.63E 483228.62N 1351232.50E 23.5 M	THR 69.6 M / 228 FT TDZ 71.9 M / 236 FT	
23L	222.18° 234°			483228.62N 1351232.50E 483052.63N 1351021.63E 23.5 M	THR 71.7 M / 235 FT TDZ 71.7 M / 235 FT	
05L	042.16° 054°	3500x45	PCN 57/R/A/W/T Cement-Concrete	483058.96N 1351011.08E 483222.94N 1351205.61E 23.5 M	THR 69.2 M / 227 FT TDZ 73.4 M / 241 FT	
23R	222.18° 234°			483222.94N 1351205.61E 483058.96N 1351011.08E 23.5 M	THR 69.1 M / 227 FT TDZ 73.7 M / 242 FT	
Уклон ВПП и КПП Slope of RWY - SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м) Dimensions of RWY end safety areas (M)	Зона, свободная от препятствий OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12	13
+ 0.05%	нет/NIL	400x180	4300x300	нет/NIL	имеется/AVBL	Система координат
- 0.05%	нет/NIL	400x180	4300x300	нет/NIL	имеется/AVBL	ПЗ-90.11
0%	нет/NIL	150x150	3800x300	нет/NIL	имеется/AVBL	PZ-90.11 coordinate
0%	нет/NIL	150x150	3800x300	нет/NIL	имеется/AVBL	system

УХХХ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UHHH AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (M)	РДВ (м) TODA (M)	РДПВ (м) ASDA (M)	РПД (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
05R	4000/3800*	4400/4200*	4000/3800*	4000	нет/NIL
From TWY F	3071	3471	3071	нет/NIL	нет/NIL
From TWY G	1735	2135	1735	нет/NIL	нет/NIL
From TWY H	500	900	500	нет/NIL	нет/NIL
23L	4000/3800*	4400/4200*	4000/3800*	4000	нет/NIL
From TWY F	951	1351	951	нет/NIL	нет/NIL
From TWY G	2330	2730	2330	нет/NIL	нет/NIL
From TWY H	3500	3900	3500	нет/NIL	нет/NIL
05L	3500	3650	3500	3500	нет/NIL
From TWY B	2570	2720	2570	нет/NIL	нет/NIL
From TWY C	2035	2185	2035	нет/NIL	нет/NIL
From TWY D	1564	1714	1564	нет/NIL	нет/NIL
23R	3500	3650	3500	3500	нет/NIL
From TWY B	930	1080	930	нет/NIL	нет/NIL
From TWY C	1487	1637	1487	нет/NIL	нет/NIL
From TWY D	1958	2108	1958	нет/NIL	нет/NIL

* - для ВС типа B747, B777, A-330, Ил-96, Ан-124 взлет с ВПП 05R/23L производить после проруживания 200 м от торца ВПП / take-off of B747, B777, A-330, Il-96, An-124 types ACFT from RWY 05R/23L shall be carried out after taxiing 200 M from RWY extremity

УХХХ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
УННН АД 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
05R	CAT I 871 M LIH	зеленые green	PAPI left/2° 40'	нет NIL	нет NIL	4000 M, 60 M 3400 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
23L	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/2° 40'	нет NIL	нет NIL	4000 M, 60 M 3400 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
05L	CAT II 892 M LIH	зеленые green	PAPI left/2° 40'	900 M	3500M, 15 M, 2570 M white, next 600 M red/white, last 330 M red LIH	3500 M, 60 M, 2900 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
23R	CAT II 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/2° 40'	930 M	3500 M, 15 M, 2600 M white, next 600 M red/white, last 300 M red LIH	3500 M, 60 M, 2900 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УХХХ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
УННН АД 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: имеются Осевые: нет Edge: AVBL Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХХХ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
УННН АД 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	нет NIL
2.	Превышение TLOF и/или FATO м/ффт TLOF and/or /FATO elevation M/FT	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность маркировки TLOF and FATO area dimensions, surface, strength.	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХХХ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UHHH AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	<p>Хабаровск/Новый диспетчерская зона / Khabarovsk/Novy CTR:</p> <p>1. 483707N 1351801E – 483557N 1351942E – 483124N 1351200E – 483112N 1351142E – 482612N 1350442E – 482700N 1350330E – 483511N 1350208E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 13 км с центром/ then clockwise by arc of a circle radius of 13 KM centred at (483141N 135117E) до/ to 483707N 1351801E</p> <p>2. 482436N 1344030E – 483400N 1343500E – 484112N 1344406E – 484948N 1345506E – 485300N 1351918E – 484742N 1353400E – 484636N 1353800E – 484324N 1353230E – 483824N 1352400E – 483557N 1351942E – 483124N 1351200E – 483112N 1351142E – 482612N 1350442E – 482318N 1350048E – 481725N 1345245E – 481618N 1344312E, далее по государственной границе до/ then along the state border to 482436N 1344030E</p> <p>Хабаровск/Новый диспетчерский район / Khabarovsk/Novy CTA:</p> <p>1. 484324N 1353230E – 484300N 1354012E – 482924N 1352800E – 481634N 1351535E – 481742N 1350530E – 481725N 1345245E – 482318N 1350048E – 482612N 1350442E – 483112N 1351142E – 483124N 1351200E – 483557N 1351942E – 483824N 1352400E – 484324N 1353230E</p> <p>2. 484300N 1354012E – 484300N 1355500E – 480700N 1352300E – 481725N 1345245E – 481742N 1350530E – 481634N 1351535E – 482924N 1352800E – 484300N 1354012E</p> <p>Хабаровск/Новый узловый диспетчерский район/ Khabarovsk/Novy TMA – См./See ENR 2.1</p>
2.	Вертикальные границы Vertical limits	<p>Хабаровск/Новый диспетчерская зона / Khabarovsk/Novy CTR:</p> <p>1. От земли до 300 м AMSL / GND – 300 M AMSL</p> <p>2. От 300 м AMSL – FL070 / 300 M AMSL – FL070</p> <p>Хабаровск/Новый диспетчерский район / Khabarovsk/Novy CTA:</p> <p>1. Выше 200 м AGL до FL070 / above 200 M AGL – FL070</p> <p>2. От 800 м AMSL до FL070 / 800 M AMSL – FL070</p> <p>Хабаровск/Новый узловый диспетчерский район/ Khabarovsk/Novy TMA – См./See ENR 2.1</p>
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С круглосуточно Class C H24
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Хабаровск-Подход, Круг, Старт, Посадка, Руление рус, англ Khabarovsk-Approach, Radar, Start, Precision, Ground RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	4850 фт/ (1400) м 4850 FT/ (1400) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УХХХ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UHHH AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы	Позывной	Частота	Часы работы	Примечания
Service designation	Call sign	Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		124.000	к/с H24	Частота ВС государственной авиации State ACFT FREQ
		121.500	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ
ДПП APP	Хабаровск-Подход Khabarovsk-Approach	125.200	к/с H24	Выполняет функции ДПК по указанию органа ОВД Serves as TWR (call sign "Khabarovsk-Radar") by ATS unit instruction
ДПК TWR	Хабаровск-Круг Khabarovsk-Radar	120.300	к/с H24	Выполняет функции ДПП по указанию органа ОВД на частоте 125.200 МГц Serves as APP (call sign "Khabarovsk-Approach") by ATS unit instruction on FREQ 125.200 MHz
СДП TWR	Хабаровск-Старт Khabarovsk-Start	119.300	к/с H24	Выполняет функции ПДП по указанию органа ОВД Выполняет функции ДПР по указанию органа ОВД на частоте 119.300 МГц Serves as TWR (call sign "Khabarovsk-Precision") by ATS unit instruction Serves as GND (call sign "Khabarovsk-Ground") by ATS unit instruction on FREQ 119.300 MHz
ПДП TWR	Хабаровск-Посадка Khabarovsk-Precision	119.300	к/с H24	Выполняет функции СДП по указанию органа ОВД Serves as TWR (call sign "Khabarovsk-Start") by ATS unit instruction
ДПР GND	Хабаровск-Руление Khabarovsk-Ground	121.800	2300-0800	В другое время по указанию органа ОВД At other time by ATS unit instruction
ВОЛМЕТ VOLMET	Хабаровск-Волмет Khabarovsk-Volmet	127.875	к/с H24	МЕТАР аэродромов: Хабаровск/Новый, Владивосток/Кневичи, Южно-Сахалинск/Хомутово, Благовещенск/Игнатъево, Петропавловск-Камчатский/Елизово, Магадан/Сокол METAR report for the following AD: Khabarovsk/Novy, Vladivostok/Knevichi, Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo, Blagoveshchensk/ Ignatyevoy, Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo, Magadan/Sokol
АТИС ATIS	Хабаровск-АТИС Khabarovsk-ATIS	124.875	к/с H24	RUS
		129.300	к/с H24	ENG
	Хабаровск-Транзит Khabarovsk-Transit	131.800	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Хабаровск-Перрон Khabarovsk-Apron	118.900		Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing

УХХХ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UHHH AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное скло- нение, тип обеспечиваемых операций	Обозна- чения	Частота	Часы работы	Координаты места установ- ки передаю- щей антенны	Превышение передающей антенны DME	Радиус зоны обслуживания от контроль- ной точки GBAS (км)	Примечания
Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordi- nates	Elevation of DME trans- mitting antenna	Service volume radius from the GBAS refer- ence point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VORDME (12°3/—) (12°W/—)	ХАБ НАВ	112.3 CH 70X	к/с H24	483242.3N 1351237.3E	90 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 05R ILS кат. I (12°3/—) LOC 05R ILS CAT I (12°W/—)	ИУФ IUF	110.3	п/з O/R	483242.3N 1351251.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 05R GP 05R		335.0	п/з O/R	483102.6N 1351027.3E			2°40', RDH 16.1 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 05R DME 05R	ИУФ IUF	CH 40X	п/з O/R	483102.6N 1351027.4E	78 M		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 05R LOM 05R	УФ UF	469	п/з O/R	482918.1N 1350813.1E			234°MAG/3.9 KM RWY 05R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 05R LMM 05R	У U	950	п/з O/R	483022.0N 1350940.0E			234°MAG/1.3 KM RWY 05R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 23L ILS кат. I (12°3/—) LOC 23L ILS CAT I (12°W/—)	ИХБ ИНВ	111.15	п/з O/R	483040.0N 1351004.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 23L GP 23L		331.55	п/з O/R	483217.0N 1351225.6E			2°40' RDH 15.2 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 23L DME 23L	ИХБ ИНВ	CH 48Y	п/з O/R	483217.1N 1351225.5E	75 M		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 23L LOM 23L	ХИ HI	469	п/з O/R	483406.4N 1351446.0E			054°MAG/4.1 KM RWY 23L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 23L LMM 23L	Х H	950	п/з O/R	483258.5N 1351313.1E			054°MAG/1.2 KM RWY 23L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 05L ILS кат. II (12°3/--) LOC 05L ILS CAT II (12°W/--)	ИХИ ИНИ	110.9	п/з O/R	483236.8N 1351224.5E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 05L GP 05L		330.8	п/з O/R	483108.8N 1351016.5E			2°40', RDH 16.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7	8
ДМЕ 05L DME 05L	ИХИ ИИ	CH 46X	п/з O/R	483108.7N 1351016.6E	75 M		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДРМ 05L OM 05L		75	п/з O/R	482926.0N 1350804.6E			234°MAG/3.9 KM RWY 05L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС 05L NDB 05L	XP HR	258	п/з O/R	483031.4N 1350933.6E			234°MAG/1.1 KM RWY 05L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 23R ILS кат. II (12°3/--) LOC 23R ILS CAT II (12°W/--)	ИХВ ИHW	111.3	п/з O/R	483048.4N 1350956.7E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 23R GP 23R		332.3	п/з O/R	483218.0N 1351151.0E			2°40', RDH 17.4 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 23R DME 23R	ИХВ ИHW	CH 50X	п/з O/R	483218.0N 1351151.0E	72 M		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДРМ 23R OM 23R		75	п/з O/R	483359.1N 1351416.7E			054°MAG/4.0 KM RWY 23R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БРМ 23R MM 23R		75	п/з O/R	483246.6N 1351238.2E			054°MAG/1.0 KM Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV GNSS	UHHH	114.350 CH 22309	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 05L GLS кат. I GBAS (H) 05L GLS CAT I	G05A	CH 20665	к/с H24				2°40', TCH 16.7 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 23R GLS кат. I GBAS (H) 23R GLS CAT I	G23A	CH 21487	к/с H24	483108.0N 1351102.2E			2°40', TCH 16.9 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 05R GLS кат. I GBAS (H) 05R GLS CAT I	G05B	CH 21076	к/с H24				2°40', TCH 16.7 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 23L GLS кат. I GBAS (H) 23L GLS CAT I	G23B	CH 21898	к/с H24				2°40', TCH 16.7 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецмашинами-тягачами. Частота связи с буксировочной бригадой – 118.900 МГц, позывной – «Хабаровск-Перрон». Руление и буксировка производятся по установленной дневной маркировке.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер ДПР на частоте 121.800 МГц (119.300 МГц – резерв). Без разрешения диспетчера ДПР руление и буксировка ЗАПРЕЩЕНЫ. ВС иностранных авиакомпаний подлежат обязательному сопровождению специально оборудованным автомобилем.

2. Руление на места стоянки и с них**2.1 Прибытие:**

- на тяге собственных двигателей руление выполняется на МС 1-9, 1А-9А, 12, 14, 28-30, 55;
- установка ВС буксировкой производится на МС 10, 10А, 11, 12А, 14А, 15, 16, 17, 20, 21, 37-42, 59-62, 68-70, 72.

Примечание:

На МС, оборудованные телескопическими трапами, на покрытие перрона нанесена дополнительная разметка, указывающая на место остановки колеса передней опоры шасси для разных типов ВС.

2.2 Отправление:

- на тяге собственных двигателей выруливание выполняется с МС 10, 10А, 11, 12, 12А, 14, 14А, 15, 16, 17, 20, 21, 28-30, 37-42, 55, 59-62, 68-70, 72;
- буксировка ВС производится с МС 1-9, 1А-9А.

При выруливании ВС индексов 6 и 7 (размах крыла более 42 метров) на исполнительный старт ВПП 05L разворот на 180° у торца ВПП 05L производить с использованием сочленения ВПП с прилегающими частями РД А и РД Е по специально нанесенной разметке (радиус разворота 35 метров).

3. Перрон

Разрешается установка:

- на МС 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 - ВС B757 (все модификации), B737 (все модификации), A-319, A-320, A-321, A-220 (все модификации), RRJ-95, Ту-204, Ту-214;
- на МС 1А, 3А, 4А, 5А, 6А, 7А - ВС А-330, А-350 (все модификации), B767 (все модификации), B777 (все модификации), B747, Ил-76, Ил-96;
- на МС 9А - ВС Ан-124, А-330, А-350 (все модификации), B767 (все модификации), B777 (все модификации), B747, Ил-76, Ил-96;
- на МС 10, 11 - ВС B737-(100-500), Embraer 190-100 LR, RRJ-95, DHC-8 (200, 300, 400) и ВС индексом ниже;
- на МС 10А - ВС B757 (все модификации), B737 (все модификации), А-220 (все модификации), А-319, А-320, А-321, Embraer 190-100 LR, RRJ-95, Як-42;
- на МС 12 - ВС B747-8, Ан-124 и ВС индексом ниже;
- на МС 12А - ВС B747-8 и индексом ниже;
- МС 13 предназначена только для противообледенительной обработки ВС;
- на МС 14 - ВС B777 (все модификации), B747 и ВС индексом ниже;
- на МС 14А, 15, 16, 17, 29, 30, 37-39, 40-42 - ВС Ан-24, Ан-26 и ВС индексом ниже;
- на МС 20, 21, 28, 72 - ВС L-410 (все модификации) и ВС индексом ниже;
- на МС 55 - ВС Ту-154, Ту-204, Ту-214, B737 (все модификации), А-220, А-319, А-320, А-321, RRJ-95 и ВС индексом ниже;

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing using special tow tractors. Frequency for communication with tow team – 118.900 MHz, call sign “Khabarovsk-Apron”. Taxiing and towing shall be carried out along the established day marking.

Movement of aircraft about the aerodrome is controlled by GND controller on frequency 121.800 MHz (119.300 MHz – Reserve). Taxiing and towing are PROHIBITED without GND controller's clearance. Foreign airlines aircraft are subject to mandatory assistance of the “Follow-me” vehicle.

2. Taxiing to and from stands**2.1 Arrival:**

- taxiing into stands 1-9, 1A-9A, 12, 14, 28-30, 55 shall be carried out under own engines power;
- parking onto stands 10, 10A, 11, 12A, 14A, 15, 16, 17, 20, 21, 37-42, 59-62, 68-70, 72 shall be carried out by towing.

Note:

Additional marking, indicating stop position of the nose wheel for different ACFT types, is provided on the apron pavement on stands equipped with aerobridges.

2.2 Departure:

- taxiing out of stands 10, 10A, 11, 12, 12A, 14, 14A, 15, 16, 17, 20, 21, 28-30, 37-42, 55, 59-62, 68-70, 72 shall be carried out under own engines power;
- taxiing out of stands 1-9, 1A-9A shall be carried out by towing.

Index 6 and 7 ACFT (wingspan of more than 42 m) taxiing to RWY 05L line-up position shall make a 180-degree turn at RWY 05L extremity using junction of the runway and adjoining parts of TWY A and TWY E along the special marking (radius of turn is 35 m).

3. Apron

Parking is allowed onto:

- stands 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 for B757 (all modifications), B737 (all modifications), A-319, A-320, A-321, A-220 (all modifications), RRJ-95, Tu-204, Tu-214 ACFT;
- stands 1A, 3A, 4A, 5A, 6A, 7A for A-330, A-350 (all modifications), B767 (all modifications), B777 (all modifications), B747, Il-76, Il-96 ACFT;
- stand 9A for An-124, A-330, A-350 (all modifications), B767 (all modifications), B777 (all modifications), B747, Il-76, Il-96 ACFT;
- stands 10, 11 for B737-(100-500), Embraer 190-100 LR, RRJ-95, DHC-8 (200, 300, 400) and index below ACFT;
- stand 10A for B757 (all modifications), B737 (all modifications), A-220 (all modifications), A-319, A-320, A-321, Embraer 190-100 LR, RRJ-95, Yak-42 ACFT;
- stand 12 for B747-8, An-124 and index below ACFT;
- stand 12A for B747-8 and index below ACFT;
- stand 13 is designated only for de-icing treatment of ACFT;
- stand 14 for B777 (all modifications), B747 and index below ACFT;
- stands 14A, 15, 16, 17, 29, 30, 37-39, 40-42 for An-24, An-26 and index below ACFT;
- stands 20, 21, 28, 72 - for L-410 (all modifications) and index below ACFT;
- stand 55 for Tu-154, Tu-204, Tu-214, B737 (all modifications), A-220, A-319, A-320, A-321, RRJ-95 and index below ACFT;

- на MC 59 - ВС A-319, A-320, RRJ-95, An-74, Be-200;
- на MC 60, 61 - ВС An-24, An-26, An-74, An-140, Як-40, DHC-8 (200, 300, 400);
- на MC 62 - ВС EMB-175, A-319, Be-200, B737-(100, 200, 300, 500, 600, 700), RRJ-95 и ВС индексом ниже;
- на MC 68-70 - ВС Ту-154, An-12, A-319, A-320, A-321 и ВС индексом ниже.

Примечание:

Без согласования с ПДСП и аэродромной службой аэропорта ЗАПРЕЩАЕТСЯ выполнение технических работ на ВС, установленных на MC 1, 1A, 2, 3, 3A, 4, 4A, 5, 5A, 6, 6A, 7, 7A, 8, 9, 9A.

4. Ограничения при рулении

Маршрут руления ВС к MC по РД В, С, D определяется диспетчером Старта. О прибытии ВС на MC экипаж ВС докладывает диспетчеру «Хабаровск-Руление», используя следующую фразеологию: «*Позывной ВС + на MC ...*».

Движение воздушных судов после посадки на ВПП 23R производится по одной из РД D, С, В по указанию диспетчера Старта.

Движение воздушных судов после посадки на ВПП 05L производится по одной из РД В, С, D по указанию диспетчера Старта.

Для ВС с индексом 6 и выше (размах крыла более 42 метров):

- после посадки на ВПП 05L и невозможности освобождения по одной из РД В, С, D разворот производить в уширении у торца ВПП 23R;

- после посадки на ВПП 23R и невозможности освобождения по РД D, С, В, разворот на 180° у торца ВПП 05L производить с использованием сочленения ВПП с прилегающими частями РД А и РД Е по специально нанесенной разметке (радиус разворота 35 метров).

Разрешается буксировка ВС с одним запущенным двигателем на режиме не выше малого газа, если это предусмотрено РЛЭ ВС.

Запуск двигателей может выполняться до начала буксировки или в процессе буксировки.

Возможность запуска двигателя КВС согласует с руководителем буксировки.

Ответственность за безопасность буксировки с запущенным двигателем несут руководитель буксировки и КВС.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ буксировка ВС с запущенными винтовыми двигателями.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ буксировка ВС с запущенными двигателями при наличии льда, снежного наката и в условиях ограниченной видимости по маршруту буксировки.

5. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Осуществляется эксплуатантом воздушного судна.

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

Специальные правила не установлены.

Выполняются по согласованию с руководителем полетов аэродромного диспетчерского центра.

7. Ограничение полетов вертолетов

Специальные зоны посадки для вертолетов на аэродроме отсутствуют.

Выполнение подхода, посадки и выхода по ППП и ПВП производится по установленным схемам с посадкой на рабочую ВПП. При полетах по ППП значения OCA (H) для вертолетов соответствуют значениям OCA (H) для ВС категории «А».

- stand 59 for A-319, A-320, RRJ-95, An-74, Be-200 ACFT;

- stands 60, 61 for An-24, An-26, An-74, An-140, Yak-40, DHC-8 (200, 300, 400) ACFT;

- stand 62 for EMB-175, A-319, Be-200, B737-(100, 200, 300, 500, 600, 700), RRJ-95 and index below ACFT;

- stands 68-70 for Tu-154 An-12, A-319, A-320, A-321 and index below ACFT.

Note:

Maintenance operations of ACFT parked on stands 1, 1A, 2, 3, 3A, 4, 4A, 5, 5A, 6, 6A, 7, 7A, 8, 9, 9A are PROHIBITED without coordination with Operation and Control Service and maintenance service.

4. Taxiing – limitations

Taxi route of ACFT to stands via TWY B, C, D is determined by TWR controller. Flight crew shall report parking of ACFT on the stand to “Khabarovsk-Ground” controller using the following phraseology: “*ACFT call sign + on stand...*”.

Taxiing of ACFT after landing on RWY 23R shall be carried out via one of TWYs D, C, B as instructed by TWR controller.

Taxiing of ACFT after landing on RWY 05L shall be carried out via one of TWYs B, C, D as instructed by TWR controller.

Index 6 and above ACFT (wingspan of more than 42 m) shall:

- after landing on RWY 05L and if unable to vacate the runway via one of TWYs B, C, D make a turn on the turn pad at RWY 23R extremity;

- after landing on RWY 23R and if unable to vacate the runway via one of TWYs D, C, B make a 180-degree turn at RWY 05L extremity using junction of the runway and adjoining parts of TWY A and TWY E along the special marking (radius of turn is 35 m).

Towing of ACFT with one running engine is permitted at not above idle power if it is provided for by the Aeroplane Flight Manual.

Engines start-up may be carried out before towing or in the process of towing.

A pilot-in-command shall coordinate engines start-up with a person in charge of towing.

A person in charge of towing and a pilot-in-command are responsible for safety of towing of an ACFT with a running engine.

Towing of ACFT with running propeller engines is PROHIBITED.

Towing of ACFT with running engines is PROHIBITED if there are ice, packed snow and in low visibility conditions along the route assigned for towing.

5. Removal of disabled aircraft

Removal of disabled aircraft is provided by aircraft operator.

6. Training and practice flights, test and evaluation flights, use of the runway

No special rules are applicable.

The flights are performed in coordination with Flight Control Officer of the aerodrome control centre.

7. Helicopter traffic – limitation

No special landing areas for helicopters are provided at the aerodrome.

Approach, landing and departure under IFR and VFR shall be performed according to the established procedures designed to land on the runway-in-use. During IFR flights, OCA (H) values for helicopters correspond to OCA (H) values for CAT A ACFT.

Примечание:

Места стоянок ВС, выполняющих нерегулярные рейсы в а/п Хабаровск/Новый и не внесенных в «Свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации», определяет производственно-диспетчерская служба предприятия совместно с аэродромной службой, инженерно-авиационной службой, топливо-заправочным комплексом, с учетом размеров ВС, геометрии перрона и прочности покрытия.

В сбойных ситуациях разрешается установка ВС на РД D.

ВС с опасным грузом на борту разрешается устанавливать на МС 62 и РД D.

Для стоянки ВС, имеющих на борту больных с особо опасной инфекцией, использовать МС 62.

8. Противообледенительная обработка ВС

Противообледенительные жидкости (ПОЖ), применяемые на аэродроме:

- ПОЖ тип 1 «Octaflo Lyod» концентрации 60:40*;

* - Применение смеси с концентрацией ПОЖ выше 70% запрещено производителем ПОЖ.

- ПОЖ тип 4 «Max Flight AVIA» 100% концентрация.

Средства противообледенительной обработки воздушных судов:

- де-айсеры KIITOKORI EFI-2000 с системой пропорционального смешивания;

- возможные режимы выбора концентрации смеси ПОЖ/Вода (%): 10/90, 20/80, 30/70, 40/60, 50/50, 60/40, 75/25*.

* - Применение режима 75/25 – ЗАПРЕЩЕНО, ограничение введено производителем ПОЖ.

Процедура ПОО ВС заказывается экипажем ВС или представителем авиакомпании не позднее чем за 40 минут до времени отправления.

Специальные места стоянок на аэродроме для проведения процедуры ПОО ВС:

- МС 12 для ВС Ан-124, B747-8 и классом ниже;

- МС 13 для ВС B747-400, B777, B767, A-330, Ил-96, Ил-76 и классом ниже;

- МС 14 для ВС B747-400, B777, B767, A-330, Ил-96, Ил-76 и классом ниже.

Процедура ПОО ВС с запущенными двигателями на аэродроме – не производится.

УХХХ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА**Общие положения**

1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов при взлете с ВПП 23L/R.

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

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

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

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

Note:

Stands for ACFT, carrying out non-scheduled flights to Khabarovsk/Novy AP and not included into the "Certificate of state registration and aerodrome airworthiness", shall be determined by the Operational and Control service of the enterprise jointly with the aerodrome service, engineering aviation service, fuelling complex, taking into account the aircraft dimensions, apron geometry and pavement strength.

Parking of ACFT on TWY D is allowed in the malfunction situations.

Parking of ACFT with dangerous goods on board is allowed on stand 62 and TWY D.

Parking of ACFT with passengers having especially dangerous infections on board shall be carried out on stand 62.

8. De/anti-icing treatment

Fluids used for ACFT de/anti-icing treatment:

- Octaflo Lyod type I de-icing fluid (60:40* fluid/water concentrate);

* - Use of mixture with concentration of de-icing fluid above 70% is prohibited by producer of de-icing fluid.

- Max Flight AVIA type IV anti-icing fluid (100% concentrate).

Equipment used for ACFT de/anti-icing treatment:

- KIITOKORI EFI-2000 de-icer with a system of proportional mixing;

- available concentration selection modes for mixture de-icing fluid/water (%): 10/90, 20/80, 30/70, 40/60, 50/50, 60/40, 75/25*.

* - Application of 75/25 mode is PROHIBITED, the restriction is implemented by producer of de-icing fluid.

De-icing treatment of ACFT is requested by the flight crew or airline representative not later than 40 minutes before departure time.

Special stands at the aerodrome for de-icing treatment of ACFT are as follows:

- stand 12 for An-124, B747-8 and class below ACFT;

- stand 13 for B747-400, B777, B767, A-330, Il-96, Il-76 and class below ACFT;

- stand 14 for B747-400, B777, B767, A-330, Il-96, Il-76 and class below ACFT.

De-icing treatment of aircraft with running engines is not provided.

UHHH AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**General provisions**

1. Noise abatement procedures during take-off and climb stages shall be performed by flight crews of all aircraft after take-off from RWY 23L/R.

2. Noise abatement procedures shall not be performed at the expense of reduction of flight safety level.

3. Noise abatement procedures shall not be performed in case of a failure of one of the aircraft engines during take-off stage.

4. Noise abatement procedures during approach stage shall be performed by flight crews of all aircraft.

5. If there are meteorological phenomena in arrival and approach sectors presenting hazard to aircraft flights, the flight crew has the right to deviate from STAR route reporting ATS unit.

6. Экипажи ВС обязаны выдерживать предписанные маршруты прибытия (STAR), а в случае отклонения - выходить на заданную линию пути немедленно.

2. Использование системы ВПП в дневное и ночное время

1. Предпочтительным направлением для взлета является ВПП 05L, 05R.

2. Предпочтительным направлением для посадки является ВПП 23R, 23L.

3. Выбор направления взлета и посадки должен производиться в соответствии с фактическими метеорологическими условиями и текущей воздушной обстановкой в районе аэродрома.

3. Использование системы ВПП в ночное время

1. При составлении расписания движения воздушных судов на аэродроме следует избегать прилетов и вылетов с 2300 до 0600 местного времени.

2. Вышеуказанные ограничения не применяются для воздушных судов, выполняющих поисково-спасательные операции и вылеты по санитарным заданиям.

Ограничения

1. Ограничения на взлет

1. При взлете с ВПП 23R выдерживать установленные схемы выхода в целях исключения полетов над жилыми массивами города на малой высоте и повышенных режимах работы двигателей ВС.

2. При рабочей ВПП 23R для уменьшения влияния вредного воздействия шумов на окружающую обстановку экипажам ВС, вылетающим в южном, юго-восточном, северо-восточном и восточном направлениях, органом ОВД могут быть предложены стандартные маршруты вылета (SID): NEBAR 4L, NEBAR 4Q, TOMSU 4L, TOMSU 4Q, TOMSU 4V, ARDEL 4L, ARDEL 4Q, ARDEL 4V, ARGUK 4L, ARGUK 4Q, NEBES 4L, NEBES 4Q, NEBES 4T, TIGMA 4L, TIGMA 4Q, TIGMA 4T. Экипаж ВС должен заранее оценить возможность выполнения данных схем вылета, исходя из фактической взлетной массы ВС и метеорологических условий и сообщить органу ОВД о своей готовности или неготовности к их выполнению.

3. При подходящих условиях экипажу ВС рекомендуется выполнять взлет на номинальном режиме работы двигателей.

4. В случае невозможности использования SID, указанных в пункте 2, при взлете с ВПП 23R, на аэродроме применяется процедура взлета и набора высоты NADP 1 (ICAO Doc 8168).

Процедура уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP 1)

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 240 м (800 фт) над уровнем аэродрома

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

По достижении высоты 240 м (800 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, предкрылков во взлетной конфигурации.

На высоте 900 м (3000 фт) над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществлять ускорение и убрать в установленном порядке закрылки/предкрылки для завершения перехода на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

При выполнении процедур снижения шума радиосвязь с ВС должна быть сведена к минимуму.

6. Flight crews must maintain the prescribed STAR routes and in case of deviation – join the assigned track immediately.

2. Use of the runway system during the day/night period

1. RWY 05L, RWY 05R are preferential for take-off.

2. RWY 23R, RWY 23L are preferential for landing.

3. Take-off and landing direction must be determined considering actual weather conditions and current air situation in the terminal area.

3. Use of the runway system during the night period

1. When planning flight schedule for the AD, arrivals and departures from 2300 till 0600 LT should be avoided.

2. The above-mentioned restrictions are not applicable to ACFT, executing SAR operations and medical tasks.

Restrictions

1. Take-off restrictions

1. After take-off from RWY 23R the flight crew must maintain the established SID routes for the purpose of excluding flights over the housing estates of the city at low height and excessive engines power.

2. When RWY 23R is in use, flight crews of ACFT departing in S, SE, NE, E directions can be assigned the following SID routes: NEBAR 4L, NEBAR 4Q, TOMSU 4L, TOMSU 4Q, TOMSU 4V, ARDEL 4L, ARDEL 4Q, ARDEL 4V, ARGUK 4L, ARGUK 4Q, NEBES 4L, NEBES 4Q, NEBES 4T, TIGMA 4L, TIGMA 4Q, TIGMA 4T for the purpose of reducing noise impact on the environment. Flight crew must assess the capability to execute the assigned SID routes in advance based on ACFT actual take-off mass and weather conditions and advise the ATS unit, if flight crew is ready or not ready for execution of SID procedures.

3. The flight crew is recommended to carry out take-off at the rated power under the suitable conditions.

4. If unable to use SID procedures indicated in item 2 during take-off from RWY 23R, NADP 1 take-off and climb procedure shall be applied (ICAO Doc 8168).

Noise abatement procedure close to the aerodrome (NADP 1)

The noise abatement procedure shall be initiated at height not less than 240 m (800 ft) AAL.

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

On reaching 240 m (800 ft) AAL or above, adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the Aeroplane Flight Manual.

Maintain a climb speed of $V_2 + (20-40)$ km/h (10-20 kt) with flaps and slats in the take-off configuration.

At 900 m (3000 ft) AAL, maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps/slats on schedule to complete the transition to normal en-route climbing speed.

Radio communication should be reduced to a minimum during execution of noise abatement procedures.

2. Ограничения на посадку

ВПП 23L, 23R является предпочтительной и используется в максимальной степени, если позволяют метеорологические условия и воздушная обстановка в районе аэродрома. Эксплуатационные процедуры снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех ВС.

Непосредственно перед конечным этапом захода на посадку следует избегать (по возможности) больших вертикальных скоростей снижения.

Изменение конфигурации и скорости полета ВС, связанное с приемами снижения шума, осуществляется согласно требованиям РЛЭ данного типа ВС.

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

Процедуры снижения шума не должны предусматривать превышения приборной скорости снижения, установленной РЛЭ для данного типа ВС.

Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

УХХХ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

При полетах в пределах диспетчерской зоны, района аэродрома и узлового диспетчерского района аэродрома Хабаровск (Новый) экипажу ВС необходимо:

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

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

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляется в метрах по давлению QFE. В информации АТИС передается значение давления QFE в мм. рт. ст. и в ГПа. Давление QNH выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС. Ниже эшелона перехода диспетчером ДПК назначаются, как правило, высоты (1200) м, (900) м, (600) м. При необходимости может быть назначена любая высота, кратная 100 м, в диапазоне (300) - (1300) м.

Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерской зоны, района аэродрома и узлового диспетчерского района аэродрома Хабаровск/Новый

Все полеты ВС осуществляются по SID, STAR, схемам захода на посадку и по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного наведения (векторение). Все SID, STAR и схемы захода на посадку, основанные на зональной навигации, имеют спецификацию RNAV 1 с использованием GNSS.

ВС, выполняющие полет транзитом через узловой диспетчерский район Хабаровск/Новый, осуществляют полет по воздушным трассам на выделенных эшелонах.

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

2. Landing restrictions

Runways 23L, 23R are preferential runways and shall be used maximally, if meteorological conditions and air situation in terminal area permit. Noise abatement approach procedures shall be carried out by the flight crews of all aircraft.

Immediately prior to the final approach the flight crews should avoid (as far as possible) the excessive vertical rates of descent.

The change of flight configuration and aircraft flight speed, connected with noise abatement procedures, shall be carried out according to the requirements of the Aeroplane Flight Manual for the given aircraft type.

Flying below the ILS glide path is PROHIBITED during the instrument approach as well as the visual approach.

Noise abatement procedures shall not envisage the exceeding of the indicated rate of descent established by the Aeroplane Flight Manual for the given aircraft type.

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

UHHH AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

During flights within CTR, terminal area and TMA of Khabarovsk/Novy AD the flight crew must:

- have ATS unit clearance for use of the airspace, obtained before entering the relevant area of responsibility;
- report ACFT position upon request of ATS unit;
- follow instructions of the appropriate ATS units;
- have and constantly maintain two-way VHF-band radio communication.

ACFT on final approach segment have priority over departing ACFT.

ATS unit assigns and flight crew shall maintain heights below the transition level in metres based upon QFE pressure. QFE pressure in mm Hg and in hPa is included in ATIS broadcast. QNH pressure is issued by the ATC unit upon request of the flight crew only. "Khabarovsk-Radar" controller usually assigns heights (1200) m, (900) m, (600) m below the transition level. Any height divisible by 100 m within the range (300) m - (1300) m may be assigned if necessary.

Procedures for IFR flights within Khabarovsk/Novy CTR, terminal area and TMA

All flight operations are executed in accordance with SID, STAR, approach procedures and along tracks assigned by ATS unit using radar vectoring. All SID, STAR and approach procedures are based on area navigation according to RNAV 1 specification using GNSS.

Transit flights through Khabarovsk/Novy TMA shall be carried out along airways at established flight levels.

In order to establish and maintain safe separation intervals flight crews may be instructed by ATS unit to adjust flight speed. If unable to maintain a speed published/assigned by ATS unit, flight crew must immediately report it to ATS unit and obtain other instructions.

Слив топлива в секторе между $A=190^\circ$ и $A=340^\circ$ на удалении менее 16 км от аэродрома запрещен, контроль осуществляется органом ОВД.

Для упорядочения потока воздушного движения орган ОВД может дать воздушному судну указание выполнять полет над точкой его текущего местоположения или над любой другой точкой при условии сохранения требуемого запаса высоты над препятствиями.

Вылет по ППП

Вылет из аэродрома Хабаровск (Новый) осуществляется:

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

RNAV SID применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение. Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах RNAV SID или выдерживание RNAV SID не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру СДП (диспетчеру ДПР) для назначения SID с применением обычных средств навигации или применения радиолокационного векторения для вылета.

Обеспечение требуемых навигационных характеристик GNSS при выполнении вылетов осуществляется органом ОВД с помощью оборудования GBAS (ЛККС А-2000). При невозможности обеспечения выполняемой операции орган ОВД информирует об этом экипаж ВС.

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

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

Порядок взлета ВС

ВС, выполняющие полет по ППП, производят взлет с ВПП 05R/23L, 05L/23R.

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

Примечание:

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

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

Взлет и первоначальный набор высоты осуществляются:

- по SID, которые включают в себя процедуру набора высоты и перехода к маршрутной структуре ОВД до ПОД выхода из узлового диспетчерского района;
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля – по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

Fuel dumping in the sector between $AZM=190^\circ$ and $AZM=340^\circ$ at a distance of less than 16 km from the aerodrome is prohibited, control is provided by ATS unit.

In order to regulate air traffic flow, ATS unit can instruct the ACFT to orbit at its present or at any other position, provided the required obstacle clearance is ensured.

IFR departure

Departure from Khabarovsk/Novy AD is executed:

- along the established SID, applying “Direct to” procedure;
- by radar vectoring.

RNAV SID is AVBL for ACFT with certified equipment, operated by flight crews having appropriate approval. If flight crew has no information on RNAV SID parameters or if unable to maintain the assigned RNAV SID, flight crew must report it to “Khabarovsk-Start” (“Khabarovsk-Ground”) controller and request SID using conventional navigation aids or radar vectoring for departure.

ATS unit provides control of GNSS navigation performance using GBAS equipment. If unable to provide execution of the operation, ATS unit informs flight crew about it.

Before establishing radio communication for engine start-up request (towing), flight crew must listen to the current ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with “Khabarovsk-Ground” (“Khabarovsk-Start”) controller.

Climb shall be executed only up to the level (height, flight level) cleared by ATS unit.

Take-off

ACFT operating IFR flight shall execute take-off from RWY 05R/23L, 05L/23R.

Take-off not from the RWY beginning shall be carried out upon flight crew's request or by the initiative of “Khabarovsk-Start” controller. At the same time TWR controller informs flight crew about take-off run available (TORA). The responsibility for taking the decision to carry out such take-off is placed on the pilot-in-command.

Note:

Downwind take-off shall be executed to expedite air traffic flow by flight crew's request or by the initiative of “Khabarovsk-Start” controller. The responsibility for taking the decision to carry out such take-off is placed on the pilot-in-command.

If RWY occupation is necessary for more than 1 minute, before its occupation flight crew reports the necessary time for take-off preparation to “Khabarovsk-Start” controller. If more than 1 minute has passed since the issue of clearance, flight crew must request another take-off clearance.

Take-off and the initial climb are executed:

- along SID routes, that include climb procedure and transition to ATS route structure up to CRP on TMA boundary;
- under continuous radar control along the tracks assigned by ATS unit by radar vectoring.

Перед разрешением на взлет условия выхода могут быть скорректированы диспетчером СДП. Если от органа ОВД не получено иных указаний, ВС набирает высоту (600) м/2200 фт, на высоте (200) м/890 фт устанавливает радиосвязь с диспетчером ДПК (позывной «Хабаровск-Круг», частота 120.300 МГц) или с диспетчером ДПП (позывной «Хабаровск-Подход», частота 125.200 МГц).

При установлении после взлета радиосвязи с диспетчером ДПК (диспетчером ДПП), экипаж ВС обязан доложить о выполнении взлета, назначенном SID и занимаемом уровне (относительная высота, эшелон).

Порядок занятия исполнительного старта на одной ВПП несколькими ВС

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

- взлеты производятся с одним и тем же МК_{взл.}
- не введены процедуры ограниченной видимости;
- диспетчер СДП имеет возможность визуально или используя РЛС ОЛП наблюдать за всеми ВС, находящимися на ВПП.

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

Прибытие по ППП

Вход прибывающих ВС в узловой диспетчерский район Хабаровск (Новый) осуществляется через входные ПОД: BIRBO, PERID, OLEGO, VANUL, NIKRA, URIMA, MOSOL, ROSNA, RELPI, TROITSKOYE (FI), LATMA, TIGMA, NEBES, SORUS, AGUNI, ARDEL, ARGUK с соблюдением ограничений по высоте, установленных над этими точками и опубликованных на соответствующих STAR.

До входа ВС в узловой диспетчерский район Хабаровск (Новый) экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДПП.

ВПП 23R, 23L являются предпочтительной и используются в максимальной степени, если позволяют метеорологические условия и воздушная обстановка в районе аэродрома Хабаровск (Новый).

Снижение и подход к аэродрому Хабаровск (Новый) осуществляется:

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

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

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

Примечание:

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

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

Departure instructions can be corrected by “Khabarovsk-Start” controller before issuing take-off clearance. Unless otherwise instructed by ATS unit, ACFT shall climb to (600) m/2200 ft, at (200) m/890 ft establish radio contact with “Khabarovsk-Radar” controller on frequency 120.300 MHz or with APP controller (call sign “Khabarovsk-Approach”, frequency 125.200 MHz).

During radio contact with “Khabarovsk-Radar” (“Khabarovsk-Approach”) controller after take-off, flight crew must report execution of take-off, assigned SID and level (height, flight level) to be reached.

Procedure for simultaneous line-up on one RWY by several ACFT

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

- take-offs are executed on the same TKOF TR MAG;
- low visibility procedures are not implemented;

- “Khabarovsk-Start” controller has possibility to observe all ACFT located on RWY visually or using surface surveillance radar.

During issue of line-up clearance “Khabarovsk-Start” controller informs flight crew on take-off sequence. Flight crews shall confirm the obtained information.

IFR arrival

Entry of arriving ACFT to Khabarovsk/Novy TMA shall be executed via entry CRP: BIRBO, PERID, OLEGO, VANUL, NIKRA, URIMA, MOSOL, ROSNA, RELPI, TROITSKOYE (FI), LATMA, TIGMA, NEBES, SORUS, AGUNI, ARDEL, ARGUK following height restrictions established for these points and published on relevant STAR charts.

Before ACFT enters Khabarovsk/Novy TMA, flight crew must listen to the current ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with “Khabarovsk-Approach” controller.

Runways 23R, 23L are preferential runway and are used to the maximum extent if meteorological conditions and air situation in the terminal area of Khabarovsk/Novy AD allow.

Descent and approach to Khabarovsk/Novy AD are executed:

- along the established STAR and approach procedures using “Direct to” procedure;
- by radar vectoring.

STAR is assigned by appropriate ATC controller, usually in advance, for calculation of time of descent from flight level by flight crew. Descent shall be executed only to the level (flight level, height) cleared by ATS unit.

During radio contact with “Khabarovsk-Approach” controller in descent, flight crew must report current FL and FL to be reached. When proceeding along STAR, flight crew must maintain the track, vertical profile and speed restrictions published on STAR chart.

Note:

Height and speed restrictions may be cancelled by “Khabarovsk-Approach” controller. Alignment of STAR track shall be carried out only after obtaining ATS unit instruction to proceed “direct to” the point belonging to STAR.

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

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

STAR разработаны с использованием технологии Point Merge и имеют участки, предусмотренные для задержки ВС с целью регулирования интервалов для захода на посадку.

Заход на посадку

Регулирование интервалов для захода на посадку осуществляется, как правило, с помощью дугообразного участка маршрута прибытия – sequencing leg. Когда интервал с предыдущим ВС обеспечен, орган ОВД дает экипажу последующего ВС указание следовать прямо на IAF или IF соответствующей ВПП посадки. Экипаж ВС должен быть готов в любой момент времени по указанию диспетчера ДПК следовать прямо на заданную точку пути.

Основным типом захода на посадку по ППП является заход по ILS. Информацию о возможности захода по ILS экипаж ВС получает из сводки АТИС. При заходе по системе, отличающейся от вещаемой в АТИС, воздушное судно информируется о возможности (невозможности) выполнения такого захода.

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

- до подхода ВС к предпосадочной прямой, если выполняется заход по схеме захода на посадку по приборам;

- при назначении курса выхода на предпосадочную прямую, если осуществляется векторение.

ВС производят посадки на ВПП 05R/23L, 05L/23R. Посадка с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока ВС по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

Точный заход на посадку

Точный заход на посадку выполняется по ILS и GLS на ВПП 05R/23L, 05L/23R.

Примечание:

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

Неточный заход на посадку

Неточный заход на посадку выполняется по VOR, RNP, NDB (ОПРС) на ВПП 05L/23R, ВПП 23L.

Примечание:

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

Визуальный заход на посадку

На аэродроме Хабаровск /Новый применяется визуальный заход на посадку для ВПП 23R, 23L. Визуальный заход на посадку для ВПП 05R, 05L выполняется только в исключительных случаях при необходимости срочной посадки (особый случай в полете, больной на борту).

If flight crew has no information on RNAV STAR parameters and/or if unable to maintain the assigned RNAV STAR and/or approach procedure, flight crew must report it to “Khabarovsk-Approach” (“Khabarovsk-Radar”) controller and request vectoring for arrival and/or approach.

STAR were developed using Point Merge technology and have segments envisaged for ACFT holding intended to regulate approach intervals.

Approach

Control of approach intervals is usually conducted using an arcuate segment of arrival route – sequencing leg. When interval from the preceding ACFT is provided, ATS unit issues instruction to flight crew of the succeeding ACFT to proceed directly to IAF or IF of the respective RWY of landing. Flight crew must be ready to proceed directly to the assigned waypoint by the instruction of “Khabarovsk-Radar” controller at any moment of time.

The basic type of instrument approach is ILS approach. Flight crew obtains information about the possibility to execute ILS approach from ATIS broadcast. If flight crew intends to execute approach other than ILS approach, flight crew must be informed about possibility (impossibility) of such approach.

During approach via system indicated in ATIS broadcast, “Khabarovsk-Radar” controller clears approach to succeeding ACFT:

- before ACFT reaches the final approach if approach is carried out as an instrument approach;

- when assigning the track to intercept the final approach track if vectoring is carried out.

ACFT shall execute landing on RWY 05R/23L, RWY 05L/23R. Downwind landing shall be executed to expedite air traffic flow by flight crew’s request or by the initiative of appropriate ATS unit. The responsibility for taking the decision to carry out such landing is placed on the pilot-in-command.

Precision approach

ILS and GLS precision approach shall be executed to RWY 05R/23L, RWY 05L/23R.

Note:

When executing ILS approach, flight crews of ACFT not equipped with DME receivers (in case of the aircraft DME receiver or DME beacon failure) are informed about the distance between the ACFT and RWY extremity by ATS unit based on radar surveillance data. ATS unit informs flight crew in case of failure of radio navigation aids providing distance measurement.

Non-precision approach

VOR, RNP, NDB non-precision approach shall be executed to RWY 05L/23R, RWY 23L.

Note:

When executing VOR, NDB approach, flight crews of ACFT not equipped with DME receivers (in case of the aircraft DME receiver or DME beacon failure) are informed about the distance between the ACFT and RWY extremity by ATS unit based on radar surveillance data. ATS unit informs flight crew in case of failure of radio navigation aids providing distance measurement.

Visual approach

RWY 23R, RWY 23L at Khabarovsk/Novy AD are AVBL for visual approach operations. Visual approach to RWY 05R, RWY 05L shall be carried out only in exceptional cases, when urgent landing is required (an abnormal situation in flight, in case a diseased person is on board).

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

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

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

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

Особенности при заходе на посадку по GNSS

При выполнении захода на посадку по GLS, RNP экипаж ВС информирует орган ОВД о резервной системе захода на посадку. Контроль работоспособности GNSS при выполнении заходов на посадку осуществляется органом ОВД.

При необеспечении выполняемой операции орган ОВД информирует об этом экипаж ВС и рекомендует заход по резервной системе.

Уход на второй круг по ППП

При уходе ВС на второй круг КВС переходит на выполнение полета по ППП и ВС следует по опубликованной схеме ухода на второй круг. Для обеспечения захода на посадку органом ОВД может применяться векторение. При уходе на второй круг по решению КВС экипаж ВС обязан немедленно доложить об этом диспетчеру ПДП (диспетчеру СДП). Установление радиосвязи с диспетчером ДПК выполняется по указанию диспетчера ПДП (диспетчера СДП).

Процедуры наблюдения ОВД

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

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Экипажи ВС, выполняющие полёты с/на аэродром Хабаровск/Новый, посадочных площадок, расположенных в границах СТР Хабаровск/Новый, при наличии бортового ответчика ВОРЛ, обеспечивают использование ответчика ВОРЛ в режимах «А» и «С» в обязательном порядке. Код индивидуального опознавания ответчика ВОРЛ назначается органом ОВД.

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

Векторение разрешается на высотах не ниже минимальных абсолютных в соответствии с обзорной картой минимальных абсолютных высот УВД.

Потеря радиосвязи

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

При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал «Бедствие» и при наличии ответчика ВОРЛ установить на нем код 7600;
- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- продолжить передачу установленных докладов о местонахождении и высоте полета на частоте органа ОВД;
- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;

Clearance for ACFT operating under IFR to execute visual approach shall be requested by the flight crew or is initiated by the ATS unit after coordination with the pilot-in-command.

The responsibility for completing the flight rests with the pilot-in-command after he reports: "Runway in sight, request visual approach".

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

If visual contact with RWY or its references is lost over the course of a visual approach, flight crew shall execute missed approach under IFR and immediately report to the ATS unit.

GNSS approach procedure

In the event of GLS, RNP approach flight crew must report backup approach procedure to the ATS unit. ATS unit provides control of GNSS serviceability over the course of approach procedures.

If unable to provide approach procedure, ATS unit informs the flight crew, advising to use the backup approach procedure.

Missed approach under IFR

In the event of a missed approach, pilot-in-command shall change to an IFR flight and proceed in accordance with the published missed approach procedure. ATS unit may apply radar vectoring to provide approach procedure. If pilot-in-command takes the decision to execute missed approach, flight crew must immediately report to "Khabarovsk-Precision" ("Khabarovsk-Start") controller. Radio communication with "Khabarovsk-Radar" controller shall be established by the instruction of "Khabarovsk-Precision" ("Khabarovsk-Start") controller.

ATC surveillance procedure

ATS unit informs flight crews, if ATC surveillance is suspended or terminated.

Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Flight crews of ACFT equipped with SSR transponder executing flights from/to Khabarovsk/Novy AD, landing sites located within Khabarovsk/Novy CTR must operate transponders continuously in Modes A and C. SSR transponder identification code is assigned by the ATS unit.

ACFT is vectored by the ATS unit that provides direct control of ACFT flight operation.

Vectoring is provided at altitudes not below MSA published on the ATC Surveillance Minimum Altitude chart.

Radio communication failure

In the event of radio communication failure flight crew shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and section ENR 1.6 of AIP of Russia.

In the event of radio communication failure flight crew must:

- switch on "MAYDAY" distress signal, set SSR transponder, if AVBL, to code 7600;
- take measures to re-establish radio communication using emergency frequency 121.500 MHz, radio communication with other ACFT and ATS units;
- continue transmitting reports on aircraft position, flight height on ATS unit FREQ;
- execute approach in accordance with the established communication failure procedures;

- прослушивать на частоте ДПРМ курса посадки информацию и указания органа ОВД.

Экипаж может использовать мобильную связь. Телефон руководителя полетов АДЦ: +7 (4212) 418-405.

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

Порядок действий при вылете

При потере радиосвязи после взлета КВС обязан произвести заход по установленной схеме и выполнить посадку на аэродром вылета.

При решении КВС следовать на аэродром назначения или на запасной аэродром ВС следует на заданном в условиях выхода или последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне в течение 5 минут, затем набирает крейсерский эшелон в соответствии с планом полета или набирает FL140/FL150 или FL240/FL250 в соответствии с правилами полета при отказе радиосвязи.

Порядок действий при прибытии

Если органом ОВД был назначен STAR, ВС следует по назначенному STAR на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС уровне (относительная высота, эшелон), снижение ВС производится при использовании обычных средств навигации после пролета радионавигационного средства соответствующего направления захода на посадку или после пролета опубликованной точки схемы захода на посадку, основанной на зональной навигации для выхода в точку IAF на установленных высотах и захода на посадку.

Если потеря радиосвязи произошла в процессе радиолокационного векторения, то ВС выходит по кратчайшему расстоянию на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС уровне (относительная высота, эшелон) при использовании обычных средств навигации на радионавигационное средство рабочей ВПП или на опубликованную точку схемы захода на посадку, основанной на зональной навигации для выхода в точку IAF на установленных высотах и захода на посадку.

Примечание:

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

Порядок действий при уходе на второй круг

При решении КВС произвести посадку ВС после выполнения ухода на второй круг ВС набирает высоту, указанную в опубликованной схеме ухода на второй круг и выполняет заход на посадку.

При решении КВС следовать на запасной аэродром после выполнения процедуры ухода на второй круг по опубликованной схеме ухода на второй круг ВС производит набор FL140/FL150 или FL240/FL250 в соответствии с правилами полета при отказе радиосвязи.

Процедуры в условиях ограниченной видимости

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости

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

- maintain a listening watch on LOM FREQ of landing heading for information and ATS unit instructions.

Flight crew can use mobile communication. Telephone of the Flight Control Officer: +7 (4212) 418-405.

In the event of radio communication failure before ACFT enters Khabarovsk/Novy terminal area flight crew shall continue the flight at FL last assigned by the ATS unit controller towards the navigation aid of the active landing heading to the holding area. After that, ACFT shall descend in the holding area and execute priority approach.

Departure procedures

In the event of radio communication failure after take-off, pilot-in-command shall execute approach in accordance with the established procedure and land at the aerodrome of departure.

If pilot-in-command takes the decision to proceed to the destination aerodrome or to an alternate aerodrome, ACFT shall proceed at the flight level indicated in departure instructions or last assigned by the controller and acknowledged by the flight crew for 5 minutes, then climb to the cruising level according to flight plan; or climb to FL140/FL150 or FL240/FL250 as prescribed in the established communication failure procedures.

Arrival procedures

If STAR was assigned by the ATS unit, aircraft shall proceed along the assigned STAR at the last height (flight level) assigned by the controller and acknowledged by the flight crew, ACFT shall descend to IAF at the established HGT after passing the navigation aid of the relevant heading of the RWY of landing, employing navigation based on conventional methods, or after passing the published WPT of RNAV approach procedure, and after that execute landing.

If radio communication failure occurred, when ACFT was being vectored, ACFT shall proceed via the shortest distance at the last height (flight level) assigned by the controller and acknowledged by the flight crew to the navigation aid of the active RWY employing navigation based on conventional methods, or to the published WPT of RNAV approach procedure, then proceed to IAF at the established HGT, and after that execute landing.

Note:

Flight crew must make sure that the chosen RWY is active by monitoring the localizer. Localizer of the other RWY heading must be switched off during approach of the aircraft experiencing radio communication failure.

Missed approach procedure

If pilot-in-command takes the decision to land after missed approach, ACFT shall climb to the HGT indicated on the published missed approach procedure and execute landing.

If pilot-in-command takes the decision to proceed to an alternate aerodrome after missed approach ACFT shall climb to FL140/FL150 or FL240/FL250 as prescribed in the established communication failure procedures.

Low visibility procedures

Application of low visibility procedures

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

Для точного захода на посадку по минимуму II-ой категории используется ВПП 05L/23R.

Для выполнения взлета в условиях ограниченной видимости используется ВПП 05L/23R.

Руление ВС на рабочей площадке (ВПП, МРД, РД, перрон) осуществляется только за машиной сопровождения.

Сообщение о введении «Процедуры при ограниченной видимости» доводится до экипажей ВС через АТИС или диспетчерами ДПК, ПДП, СДП, ДПР, ДПП (при отсутствии записи в АТИС) фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*».

В период действия «Процедур в условиях ограниченной видимости» в АТИС включается метеорологическая информация:

- местных регулярных сводок в 00 и 30 минут каждого часа;
- местных специальных сводок.

Специальные правила управления движением на площадке маневрирования

При наступлении условий ограниченной видимости на аэродроме вводятся следующие ограничения и меры безопасности для ВПП 05L/23R, ВПП 05R/23L:

- включены огни защиты ВПП 05L/23R на РД В, С, D, E, F, G, H;

- при вылете с ВПП05L/23R руление ВС производится до линии маркированных мест ожидания на РД: В, С, D у стоп-огней ВПП05L/23R. Машина сопровождения используется в обязательном порядке для сопровождения ВС по маршрутам или производится буксировка ВС на место запуска.

- ЗАПРЕЩАЕТСЯ нахождение ВС всех типов на линии предварительного старта на РД E, F при рабочей ВПП 05L и РД H при рабочей ВПП 23R;

- ЗАПРЕЩАЕТСЯ нахождение ВС типа Ан-124, А-330, В747, В777 на линии предварительного старта на РД В при рабочей ВПП 05L и РД D при рабочей ВПП 23R;

- освобождение ВПП 05L/23R после посадки ВС производится по РД: В, С, D по указанию диспетчера СДП. ВПП05L/23R считается свободной после доклада экипажа ВС диспетчеру СДП об освобождении ВПП 05L/23R на РД: В, С, D;

- маршрут руления ВС к МС по РД В, С, D определяется диспетчером СДП. В обязательном порядке используется машина сопровождения. О прибытии ВС на МС экипаж ВС докладывает диспетчеру СДП, используя следующую фразеологию: «*Позывной ВС, на МС ...*»;

- ответственность за несанкционированный выход на ВПП и не выдерживание назначенных маршрутов руления по площадке маневрирования возлагается на экипаж ВС;

- ЗАПРЕЩАЮТСЯ взлеты без остановки на исполнительном старте. Взлет ВС производится с точки на ВПП, в которой располагаемые дистанции ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы ВС и метеоусловиям на взлете;

- контроль за расположением ВС на площадке маневрирования осуществляется с использованием КСА НКАД «Vega» с информированием экипажа ВС, по докладам экипажа ВС или дежурного по сопровождению ВС;

- значения RVR в середине ВПП и в конце ВПП передаются, если хотя бы одно из значений менее 550 м или эти значения запрошены экипажем ВС.

RWY 05L/23R is used for ICAO CAT II precision approach.

RWY 05L/23R is used for take-off in low visibility conditions.

Taxiing of ACFT on the aerodrome movement area (RWY, MAIN TWY, TWY, apron) is permitted only under assistance of the "Follow-me" vehicle.

Low visibility procedures are implemented using the phrase: "*Low visibility procedures in progress, check your minima*" that is included in ATIS broadcast or is transmitted to flight crews by "Khabarovsk-Radar", "Khabarovsk-Precision", "Khabarovsk-Start", "Khabarovsk-Ground", "Khabarovsk-Approach" controllers, if ATIS does not contain this information.

When low visibility procedures are in force, the following meteorological information is included in ATIS broadcast:

- from local routine reports issued every hour and every half hour;
- from local special reports.

Procedures of ground traffic control on AD manoeuvring area

The following restrictions and safety measures are implemented in low visibility conditions with regard to RWY 05L/23R, RWY 05R/23L operations:

- RWY 05L/23R guard lights on TWYs B, C, D, E, F, G, H are switched on;

- ACFT departing from RWY 05L/23R shall taxi to RWY 05L/23R runway-holding positions marking on TWYs B, C, D at RWY 05L/23R stop-bar LGT. ACFT shall taxi via taxi routes strictly under assistance of the "Follow-me" vehicle or be towed to the start-up position;

- it is PROHIBITED for ACFT of all types to hold at the runway-holding position marking on TWYs E, F, when RWY 05L is active and on TWY H, when RWY 23R is active;

- it is PROHIBITED for An-124, A-330, B747, B777 ACFT to hold at the runway-holding position marking on TWY B, when RWY 05L is active and on TWY D, when RWY 23R is active;

- ACFT shall vacate RWY 05L/23R after landing via TWYs B, C, D by the instruction of "Khabarovsk-Start" controller. RWY 05L/23R is considered vacant after flight crew reports vacating RWY 05L/23R onto TWYs B, C, D to "Khabarovsk-Start" controller;

- taxi route via TWYs B, C, D to stands shall be determined by "Khabarovsk-Start" controller. Assistance of the "Follow-me" vehicle is mandatory. Flight crew shall report parking of ACFT onto the stand to "Khabarovsk-Start" controller using the following phraseology: «*ACFT call sign, on stand...*»;

- the responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area is imposed on the flight crew;

- it is PROHIBITED to take off without stop at the line-up position. ACFT shall take off from the point on the RWY, where TORA conforms to the distance required for ACFT actual take-off mass and weather conditions during take-off;

- control of ACFT position on the manoeuvring area is provided by employment of A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) "Vega", through reports of flight crews or "Follow-me" service specialist;

- RVR values at mid-point and stop end of the runway are transmitted, if at least one of the values is below 550 m or these values were requested by the flight crew.

Освобождение ВПП воздушными судами и транспортными средствами определяется:

- по докладам экипажей ВС об освобождении ВПП;
- по докладам должностных лиц оперативных служб, занимавших ВПП по разрешению диспетчера СДП.

В случае обнаружения или получения доклада о несанкционированном выходе на ВПП людей, животных, выезде техники, диспетчер СДП принимает немедленные меры по предотвращению столкновения ВС с препятствиями, сообщает об этом руководителю полетов.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера СДП.

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

Прекращение действия процедур в условиях ограниченной видимости

При улучшении метеоусловий (при видимости на ВПП 550 м и более) руководитель полетов фразой: «Отмена процедур в условиях ограниченной видимости» доводит информацию до экипажей ВС и служб аэропорта.

Процедуры полета по ПВП

Согласно картам выхода из района аэродрома и захода на посадку по правилам визуальных полетов ВПП 05L/23R, 05R/23L.

УХХХ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома

1. Сезонная миграция птиц

Весенняя миграция перелетных птиц происходит с середины марта до середины мая. Осенняя миграция птиц происходит с середины августа до конца октября.

Основное направление полетов птиц: весной с юга на север, осенью с севера на юг.

Миграция птиц происходит на высотах от 100 до 600 метров.

Основные виды птиц, которых можно встретить на аэродроме – цаплевые, утки и гуси.

Перемещение птиц происходит с интенсивностью 1-2 стаи птиц до 100 особей в час в дневное время.

2. Суточная миграция птиц

Суточная миграция птиц происходит утром с 07 до 11 часов и вечером с 18 до 20 часов местного времени, круглогодично.

Перемещение птиц осуществляется с северо-запад – юго-восток и обратно.

Перелеты птиц происходят до высоты 100 м.

Перемещение птиц происходит с интенсивностью до 15 особей в час.

3. Передача информации

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

Организуется визуальное наблюдение за скоплениями птиц и в случае опасной орнитологической обстановки принимаются меры по отпугиванию птиц с помощью биоакустического отпугивателя, информированию экипажей, а при необходимости, ограничиваются или прекращаются полеты.

Информация об орнитологической обстановке передается экипажам ВС по каналу АТИС.

Экипажи ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливают осматриваемость и действуют по указанию РП (диспетчера), включают посадочные фары.

RWY is considered clear of ACFT and motor vehicles based on:

- reports from flight crews about RWY vacation;

- reports of the representatives of the operational services that occupied RWY by "Khabarovsk-Start" controller's clearance.

In case RWY incursion, involving incorrect presence of people, animals, motor vehicles, is detected visually or reported, "Khabarovsk-Start" controller takes immediate measures to prevent ACFT collision with obstacles and informs the Flight Control Officer.

"Khabarovsk-Start" controller is responsible for assigning taxi routes on the manoeuvring area.

The responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area is imposed on the flight crew.

Cancellation of low visibility procedures

When weather conditions improve (RVR is 550 m or above) Flight Control Officer informs flight crews and airport services about LVP cancellation using the following phrase: "Low visibility procedures cancelled".

Procedures for VFR flights

VFR flights shall be operated in accordance with RWY 05L/23R, RWY 05R/23L Visual Departure and Visual Approach procedures.

UHHH AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Bird concentrations in the vicinity of the aerodrome

1. Seasonal migration

Bird migration in spring takes place from mid-March till mid-May. Bird migration in autumn takes place from mid-August till the end of October.

The main direction of migration is from south to north in spring and from north to south in autumn.

Birds migrate at HGT 100 m – 600 m.

Main bird species that can be encountered at the aerodrome – herons and bitterns, ducks, geese.

1-2 flocks of up to 100 birds per hour migrate during the day-time.

2. Daily migration

Daily bird migration occurs from 0700 till 1100 LT in the morning and from 1800 till 2000 LT in the evening all year round.

Birds migrate from north-west to south-east and in the opposite direction.

Birds migrate at HGT up to 100 m.

Intensity of migration – up to 15 birds per hour.

3. Information broadcast

Radar control of bird migration is not AVBL.

Visual observation of bird concentrations is conducted and, in case dangerous ornithological situation occurs, measures are taken to deter birds using bio-acoustic scaring solutions, flight crews are informed, and, if considered necessary, flights are restricted or suspended.

Information about the ornithological situation is transmitted to flight crews via ATIS.

Having received information about dangerous ornithological situation flight crews shall increase caution and follow instructions of the Flight Control Officer (controller), switch on landing lights.

4. Полетно-информационное обслуживание

Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

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

4. Flight information service

ATS unit timely informs flight crew about:

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

УХХХ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UHHH AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UHHH-31 AD 2.1 UHHH-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 05L/23R	AD 2.1 UHHH-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 05R/23L	AD 2.1 UHHH-34
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 23R	AD 2.1 UHHH-35
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 05L	AD 2.1 UHHH-36
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UHHH-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UHHH-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UHHH-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 05R, 05L	AD 2.1 UHHH-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 23R, 23L	AD 2.1 UHHH-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 05R, 05L	AD 2.1 UHHH-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 23R, 23L	AD 2.1 UHHH-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05R	AD 2.1 UHHH-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 23L	AD 2.1 UHHH-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05L/23R Y	AD 2.1 UHHH-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05L/23R X	AD 2.1 UHHH-90
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05L/23R, 05R/23L	AD 2.1 UHHH-91
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II, LOC Z RWY 05L	AD 2.1 UHHH-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II, LOC Z RWY 23R	AD 2.1 UHHH-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 05R	AD 2.1 UHHH-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 23L	AD 2.1 UHHH-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 05R	AD 2.1 UHHH-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II, LOC Y RWY 05L	AD 2.1 UHHH-102
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I RWY 05R	AD 2.1 UHHH-103
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 23L	AD 2.1 UHHH-104
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II, LOC X RWY 05L	AD 2.1 UHHH-105
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II, LOC X RWY 23R	AD 2.1 UHHH-106
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W CAT I, LOC W RWY 23L	AD 2.1 UHHH-107
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W CAT I/II, LOC W RWY 23R	AD 2.1 UHHH-108
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 05L	AD 2.1 UHHH-109
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 23R	AD 2.1 UHHH-110
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 23L	AD 2.1 UHHH-111
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 05L	AD 2.1 UHHH-113
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 23R	AD 2.1 UHHH-114
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 05L, 05R	AD 2.1 UHHH-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 23R, 23L	AD 2.1 UHHH-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 05L, 05R	AD 2.1 UHHH-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 23R, 23L	AD 2.1 UHHH-149
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 23R, 23L	AD 2.1 UHHH-150
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 05R	AD 2.1 UHHH-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 23L	AD 2.1 UHHH-156
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 05L	AD 2.1 UHHH-157
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 23R	AD 2.1 UHHH-158
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 05L	AD 2.1 UHHH-159
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 23R	AD 2.1 UHHH-160
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 23L	AD 2.1 UHHH-161
VFR Departure Chart RWY 05L/23R, 05R/23L	AD 2.1 UHHH-203
VFR Arrival Chart RWY 05L/23R, 05R/23L	AD 2.1 UHHH-205