

**УХББ БЛАГОВЕЩЕНСК/
Игнатьево
UHBB BLAGOVESHCHENSK/
Ignatyev**

УХББ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UHBB AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УХББ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UHBB AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	502537с 1272456в 502537N 1272456E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	18 км СЗ г. Благовещенска 18 KM NW of Blagoveshchensk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	648 фт/ 198 м/ 33°C 648 FT/ 198 M/ 33°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	13 м 13 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	13° З (2021)/ 5.1' З 13° W (2021)/ 5.1' 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	ООО «АБС Благовещенск», Россия, 675019, Амурская область, г. Благовещенск, п. Аэропорт, д. 20, пом. 2. “ABS Blagoveshchensk” Limited Liability Company, Office 2, Building 20, Aeroport settlement, Blagoveshchensk, Amurskaya Oblast, 675019, Russia. Тел./Tel: (4162) 210-556 Факс/Fax: (4162) 210-569 E-mail: info@bqs.aero AFTN: УХББАПДУ / УНБВАРДУ
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

УХББ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UHBB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ВС-ПТ: 2300-0800, празд.: не работает SUN-FRI: 2300-0800, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	2100-0700
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	2100-0700
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	2100-0700
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	нет NIL
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	2100-0700
9.	Обслуживание Handling	2100-0700
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	2100-0700
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 2100-0700 AD OPR HR: 2100-0700 2. Тм = UTC + 9 часов LT = UTC + 9 HR 3. Предоставление информации о состоянии рабочей площади аэродрома в нерабочие часы (вне регламента работы аэродрома) производится через Благовещенск-АТИС на частоте 126.400 МГц. Outside AD OPR HR, information on condition of movement area at AD is provided via Blagoveshchensk-ATIS on frequency 126.400 MHz. 4. Вне регламента аэродром обеспечивает прием/выпуск вертолетов, выполняющих санитарные рейсы. Outside AD OPR HR, AD provides arrival/departure of HEL operating sanitary flights.

УХББ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
УНВВ АД 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8 TS-1, RT (equivalent to Jet A-1)/MS-8
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	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХББ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
УНВВ АД 2.5 PASSENGER FACILITIES.

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

УХББ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
УНВВ АД 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 3 – 0700-2100, кат. 7 – 2100-0700 CAT 3 – 0700-2100, CAT 7 – 2100-0700
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	1. Пожарные автомобили (ПА) – 5 шт. Количество огнетушащего состава на ПА – 52000 кг. 2. Устройство для покрытия ВПП пеной – 5 шт. 3. Санитарный автомобиль. 1. Fire fighting vehicles – 5 units. Total quantity of foam compound AVBL on fire fighting vehicles – 52000 KG. 2. Equipment for foaming the RWY – 5 units. 3. Ambulance vehicle.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	Поисково-спасательное обеспечение – к/с Search and rescue (SAR) operations – H24

УХББ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UHBB AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>Первая очередь: очистка ВПП, летной полосы на ширину 10 метров от границы ВПП, рабочие РД 1, РД А, РД В, РД С, РД D перрон, огни на летной полосе, подготовка зон КРМ и ГРМ.</p> <p>Вторая очередь: очистка МС, остальных РД, обочин РД на ширину 10 метров.</p> <p>Третья очередь: Очистка летной полосы на ширину 25 метров от боковых границ ВПП на всей длине летной полосы, обочин перронов и МС с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными, очистка подъездных путей к объектам радиосвязи, ГСМ, внутриаэропортовых дорог, привокзальной площади и т.д.</p> <p>1. RWY, RWY strip to a width of 10 m from RWY edges, active TWY 1, TWY A, TWY B, TWY C, РД D apron, lights on RWY strip, LOC and GP areas.</p> <p>2. Stands, other TWYs, TWY shoulders to a width of 10 m.</p> <p>3. RWY strip to a width of 25 m from RWY edges along the full length of RWY strip, shoulders of aprons and stands with grading of junctions of cleared segments and uncleared ones, access roads to radio communication objects, fuels and lubricants, inner airport roads, Terminal square, etc.</p>
3.	Примечания Remarks	Смотрите SNOWTAM See SNOWTAM

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	<p>МС / Stands:</p> <p>1-5 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete: PCN 49/F/D/W/U</p> <p>15-22 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete: PCN 14/F/D/W/U</p> <p>6-14 – грунт / grass: NIL</p> <p>23-28 – грунт / grass: NIL</p>
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	<p>РД / TWY:</p> <p>А – 23 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 55/R/A/W/T</p> <p>В – 23 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 56/R/A/W/T</p> <p>С – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 49/F/D/W/U</p> <p>Д – 42 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 49/F/D/W/U</p> <p>1 – 15 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 14/F/D/W/U</p>
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoints location and elevation	<p>Порог ВПП 18 / THR RWY 18: 555 FT / 169.2 М</p> <p>Порог ВПП 36 / THR RWY 36: 648 FT / 197.6 М</p>
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	МС / Stands: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

UHBB AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Номера МС, стояночные знаки «Т», контуры зон обслуживания ВС. Stand numbers, T-shaped stop marking, stand safety lines.
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 перед ВПП; осевая линия РД на всех РД. Границы зон РМС на РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, runway-holding positions; taxiway centre line on all taxiways. ILS area boundaries on TWYs.
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	нет NIL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХББ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

UHBB AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

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

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

УХББ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

UHBB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Благовещенск Blagoveshchensk Aeronautical Meteorological Station (Civil)
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24 + 7 (914) 560-01-80
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМСГ Благовещенск 24 часа Blagoveshchensk Aeronautical Meteorological Station (Civil) 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND – 2 часа, TAF – 3 часа TREND – 2 HR, TAF – 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус, англ AD forecast charts and texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ , U ₇ , U ₅ , U ₄ , U ₃ , U ₂₅ , U ₂ , P ₈₅ , P ₇ , P ₅ , P ₄ , P ₃ , P ₂₅ , P ₂ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УХББ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UHBB AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покры- тия (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	
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pave- ment (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordi- nates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of preci- sion APP RWY	
1	2	3	4	5	6	
18	168.29° 181°	3000x45	PCN 56/R/AW/T Reinforced Concrete	502624.08N 1272440.67E 502449.02N 1272511.50E 12.6 M	THR 555 FT / 169.2 M TDZ 581 FT / 177.2 M	
36	348.29° 001°	3000x45	PCN 56/R/AW/T Reinforced Concrete	502449.02N 1272511.50E 502624.08N 1272440.67E 12.7 M	THR 648 FT / 197.6 M TDZ 644 FT / 196.4 M	
Уклон ВПП и концевой полосы тормо- жения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, сво- бодных от препятствий (м)	Размеры лётной полосы (м)	Размеры конце- вых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimen- sions (M)	CWY dimen- sions (M)	Strip dimen- sions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
+ 0.95%	нет/NIL	150x150	3300x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
- 0.95%	нет/NIL	150x150	3300x300	нет/NIL	нет/NIL	

УХББ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UHBB AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлётная дистан- ция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлёта (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная ди- станция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
18	3000	3150	3000	3000	нет/NIL
36	3000	3150	3000	3000	нет/NIL

УХББ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UHBB AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	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 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
18	SALS 420 M LIL	зеленые green	PAPI left/3° 00'	нет NIL	нет NIL	3000 M, 60 M 2400 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
36	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3° 00'	нет NIL	нет NIL	3000 M, 60 M 2400 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

УХББ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UHBB AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: огни РД синего цвета установлены на все РД. Осевые: нет. Edge: Blue TWY edge lights installed on all TWY. 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

УХББ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UHBB AD 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/фт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	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

УХББ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UHBB AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Благовещенск/Игнатьево узловой диспетчерский район / Blagoveshchensk/Ignatyevno TMA: см. / see ENR 2.1 Благовещенск/Игнатьево диспетчерская зона / Blagoveshchensk/Ignatyevno CTR: 1. 505500N 1273600E - 501500N 1275300E - 501520N 1272940E, далее по госгранице до / then along the state border to 504800N 1271300E - 505500N 1273600E 2. 505500N 1273600E - 505000N 1280230E - 502830N 1282400E - 501319N 1280845E - 501254N 1280828E - 501200N 1275600E - 500504N 1275929E - 495850N 1272950E, далее по госгранице до / then along the state border to 504800N 1271300E - 505500N 1273600E 3. 501254N 1280828E - 500504N 1275929E - 501200N 1275600E - 501254N 1280828E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Благовещенск/Игнатьево узловой диспетчерский район / Blagoveshchensk/Ignatyevno TMA: см. / see ENR 2.1 Благовещенск/Игнатьево диспетчерская зона / Blagoveshchensk/Ignatyevno CTR: 1. от земли до 900 м / 3000 фт AMSL / GND - 900 M / 3000 FT AMSL 2. от 900 м / 3000 фт AMSL до 2300 м / 7500 фт AMSL / 900 M / 3000 FT AMSL - 2300 M / 7500 FT AMSL 3. выше 1500 м / 5000 фт AMSL до 2300 м / 7500 фт AMSL / above 1500 M / 5000 FT AMSL - 2300 M / 7500 FT AMSL
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Благовещенск-Вышка рус, англ Blagoveshchensk-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	4000 фт / (1050) м 4000 FT / (1050) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХББ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UHBB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ
		124.000	п/з O/R	Резервная частота Reserve FREQ
Вышка TWR	Благовещенск-Вышка Blagoveshchensk-Tower	127.200	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Благовещенск-АТИС Blagoveshchensk-ATIS	126.400	к/с H24	нет NIL
	Благовещенск-Транзит Blagoveshchensk-Transit	131.900	П/Р HS	Коммерческий канал Commercial channel
	Благовещенск-Перрон Blagoveshchensk-Apron	118.900	П/Р HS	Связь с инженерно- техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing

УХББ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UHBB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечения операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VORDME (13°W/—)	БЛГ BLG	113.6 CH 83X	к/с H24	502336.0N 1272535.2E	240 M 800 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 18 ILS кат. I (13°3/—) LOC 181 ILS CAT I (13°W/—)	ИЛЗ ILZ	108.7	П/П HS	502436.2N 1272515.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 18 GP 18		330.5	П/П HS	502616.1N 1272449.2E			3.0°, RDH 50 FT / 15.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 18 DME 18	ИЛЗ ILZ	CH 24X	П/П HS	502616.1N 1272449.2E			Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 36 ILS кат. II (13°3/—) LOC 36 ILS CAT II (13°W/—)	ИБМ IBM	111.1	П/П HS	502635.0N 1272437.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 36 GP 36		331.7	П/П HS	502502.0N 1272513.5E			3.0°, RDH 54 FT / 16.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 36 DME 36	ИБМ IBM	CH 48X	П/П HS	502502.0N 1272513.4E			Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС NDB	ЛЗ LZ	350	П/П HS	502227.9N 1272557.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 18 GLS кат. I GBAS (H) 18 GLS CAT I	G18A	CH 20585	к/с H24				3.0°, TCH 50 FT / 15.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 36 GLS кат. I GBAS (H) 36 GLS CAT I	G36A	CH 20996	к/с H24	502526.3N 1272427.0E			3.0°, TCH 54 FT / 16.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV GNSS	УХББ UHBB	112.350 CH 22229	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой спецавтомобилями. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке.

Пересечение критических зон РМС (ILS) ВС, специальным автотранспортом и средствами механизации производится с разрешения диспетчера Вышки.

Обработка ВС противообледенительной жидкостью осуществляется на точке запуска/выключения двигателей. Перемещение ВС к месту противообледенительной обработки осуществляется буксировкой ВС. Процедура противообледенительной обработки ВС с запущенными двигателями не применяется. Связь с ведущим оператором противообледенительной обработки осуществляется на частоте 118.900 МГц (позывной «Благовещенск-Перрон»). Ответственным со стороны наземного обслуживания за запуск двигателей ВС после противообледенительной обработки, является специалист аэропорта или инженерно-технический персонал авиакомпании, ответственный за выпуск ВС в соответствии с договором о наземном обслуживании.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ слив бытовых жидкостей из ВС на искусственные покрытия аэродрома.

2. Руление на места стоянок и с них

По требованию экипажа ВС лидируются автомобилем сопровождения, оборудованным светосигнальными устройствами и радиостанцией.

Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС.

Между экипажем ВС и лицом, осуществляющим буксировку, поддерживается двусторонняя связь по переговорному устройству. В случае невозможности применения этого вида связи используется радиочастота 118.900 МГц (позывной «Благовещенск-Перрон»).

Прибытие

После посадки экипаж ВС, по указанию диспетчера Вышки, освобождает ВПП по РД А, РД В.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру Вышки об освобождении ВПП только после того, как займет РД А, РД В.

Заруливание на МС производится по сигналам встречающего персонала. При отсутствии встречающего персонала, экипажу ВС необходимо остановить ВС и доложить диспетчеру Вышки.

Когда требуется установка прибывающего ВС буксировкой, остановка ВС выполняется по команде встречающего персонала. При отсутствии встречающего персонала, экипажу ВС необходимо остановить ВС и доложить диспетчеру Вышки. Далее установка на МС осуществляется буксировкой.

О прибытии ВС на МС экипаж ВС докладывает диспетчеру Вышки, используя следующую фразеологию: «*Позывной ВС на МС ...*».

Если ВС установлено не по маркировочным знакам, экипаж ВС обязан немедленно проинформировать об этом диспетчера Вышки.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out by taxiing under own engines power or by towing using special vehicles. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the established marking.

Crossing of ILS critical areas by ACFT, special vehicles and mechanical means shall be executed by clearance of TWR controller.

ACFT treatment with de-icing fluid shall be carried out on engines start-up/shutdown position. ACFT movement to de-icing area shall be carried out by towing. De-icing treatment of ACFT with running engines is not applied. Radio communication with the main de-icing operator shall be maintained on frequency 118.900 MHz (call sign "Blagoveshchensk-Apron"). The responsibility for engines start-up after de-icing treatment of ACFT is placed on the aerodrome specialist or staff of aerodrome-engineering service responsible for ACFT departure, in accordance with ground handling agreement.

Draining of liquids from ACFT onto artificial pavement of AD is PROHIBITED.

2. Taxiing to and from stands

ACFT shall be escorted by "Follow-me" vehicle, equipped with lighting and radio facilities on the flight crew's request.

In all cases, the speed of taxiing shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual.

Responsibility for observance of taxiing rules is placed on the pilot-in-command.

Two-way communication via intercom shall be maintained between the flight crew and the specialist in charge of towing. Frequency 118.900 MHz (call sign "Blagoveshchensk-Apron") shall be used, when communication via intercom is not available.

Arrival

After landing flight crew shall vacate RWY via TWY A, TWY B by instruction of TWR controller.

Flight crew shall report TWR controller about RWY vacation only after ACFT occupies TWY A, TWY B.

ACFT taxiing into stands shall be carried out by signals of the specialist coordinating ACFT ground movement. If the specialist is not present, the flight crew shall stop the ACFT and report to the TWR controller.

When parking of arriving ACFT is required by towing, ACFT stop shall be carried out by instruction of the specialist coordinating ACFT ground movement. If the specialist is not present, the flight crew shall stop the ACFT and report to the TWR controller. After that, ACFT parking shall be carried out by towing.

Flight crew shall report ACFT arrival to stand to TWR controller using the following phraseology: "ACFT call sign, on stand...".

When ACFT is parked not in accordance with the established marking, flight crew shall immediately inform TWR controller about it.

Отправление

Начало руления (буксировка) производится после получения от диспетчера Вышки разрешения на руление (буксировку) и информации о маршруте руления. Без разрешения диспетчера Вышки и постоянной двухсторонней связи, руление и буксировка ЗАПРЕЩЕНЫ.

Диспетчер Вышки, в зависимости от воздушной обстановки, разрешает (запрещает) экипажу ВС занятие исполнительного старта и взлет.

3. Зона стоянки легких, сверхлегких ВС

В основном, легкие, сверхлегкие ВС устанавливаются на стоянки 6-22.

Примечание:

ВС типа Ан-2, Ан-3 устанавливаются на стоянки 7, 10, 12-14, которые оборудованы специальными креплениями.

4. Зона стоянки для вертолетов

Вертолеты могут устанавливаться на любую стоянку, соответствующую их геометрическим размерам.

В основном, вертолеты устанавливаются на стоянки 6-14, 23-28.

5. Перрон

На аэродроме имеется один перрон, вытянутый с севера на юг. С восточной стороны к перрону примыкают РД А, РД С, РД 1.

6. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

- аварийный пневмотканевый подъемник АПТП-25 – 2 шт.;
- аварийный пневмотканевый подъемник АПТП-40 – 2 шт.;
- компрессор для АПТП – 1 шт.

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

Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты выполняются по заявкам пользователей воздушного пространства.

В случае интенсивного воздушного движения в районе аэродрома руководителю полетов предоставляется право временно прекращать учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты.

Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты выполняются на высоте не ниже 2200 фт/(480) м.

8. Ограничение полетов вертолетов

Прибытие вертолетов всех типов, не базирующихся на аэродроме Благовещенск/Игнатьево, осуществляется по предварительному согласованию.

Для взлета и посадки вертолетов с взлетной массой 10 тонн и более используется только ВПП 18/36. Для взлета и посадки вертолетов с взлетной массой менее 10 тонн используется ВПП 18/36 или одно из МС 23, 24, 25, 26, 27, 28.

Разрешается производить взлет (посадку) вертолетов с (на) любую часть ВПП, как по-самолетному, так и по-вертолетному.

УХББ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

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

Departure

ACFT taxiing (towing) shall be carried out after obtaining TWR controller's taxi (towing) clearance and taxi route information. Taxiing and towing without TWR controller's clearance and continuous two-way communication are PROHIBITED.

Flight crew obtains line-up clearance and take-off clearance from TWR controller depending on air situation.

3. Parking area for light, ultralight ACFT

Light and ultralight ACFT are parked mainly on stands 6-22.

Note:

An-2, An-3 ACFT shall be parked on stands 7, 10, 12-14, equipped with special mooring devices.

4. Parking area for helicopters

Helicopters can be parked on any stand corresponding to their size dimensions.

HEL are parked mainly on stands 6-14, 23-28.

5. Apron

Aerodrome has one apron oriented north-south. TWY A, TWY C, TWY 1 adjoin the apron on the east.

6. Removal of disabled aircraft

- emergency lifting bag АРТР-25 – 2 units;
- emergency lifting bag АРТР-40 – 2 units;
- compressor for emergency lifting bags – 1 unit.

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

Training and practice flights, technical test flights are carried out on request of the airspace users.

In the case of high intensity of air traffic in the vicinity of an aerodrome Flight Control Officer can temporarily terminate training and practice flights and technical test flights.

Training and practice flights, technical test flights are carried out at altitude/height not below 2200 ft/(480) m.

8. Helicopter traffic - limitation

Arrival of HEL of all types, not based at Blagoveshchensk/Ignatyev AD, is executed by prior arrangement.

Take-off and landing of HEL with take-off mass of 10 tons and above are executed from/to RWY 18/36 only. Take-off and landing of HEL with take-off mass of less than 10 tons are executed from/on RWY 18/36 or one of stands 23, 24, 25, 26, 27, 28.

HEL take-off from and landing on any portion of the RWY can be executed as running or no-run take-off/landing.

UHBB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General

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

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

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

Воздушным судам категории C и D разрешается выполнять первый разворот на высоте 1000 фт с выпущенной механизацией крыла.

УХББ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры полетов по ППП

Общие положения

При полетах в пределах диспетчерских зон и узлового диспетчерского района аэродрома Благовещенск/Игнатьево 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 органа 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 футах по давлению QNH. В информации АТИС передается значение давления QNH в гПа. Давление QFE в мм ртутного столба выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС.

Все полеты ВС осуществляются по SID, STAR, схемам захода на посадку и по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного наведения (векторение).

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, горизонтального (продольного, бокового) эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечением установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД.

Для установления или выдерживания безопасных интервалов эшелонирования экипажем 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.

Для упорядочения потока воздушного движения, орган ОВД может дать ВС указание выполнять полет над точкой его текущего местоположения или над любой другой точкой, при условии сохранения требуемого запаса высоты над препятствиями. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД.

При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменить эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру ЗАПРЕЩАЕТСЯ принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полет по ПВП без его согласия.

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

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

CAT C, D ACFT are permitted to execute initial turn at 1000 ft with wing devices extended.

UHBB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Procedures for IFR flights

General provisions

During flight operations in Blagoveshchensk/Ignatyevov CTR and TMA, the flight crews shall:

- have ATS unit clearance for the use of airspace, obtained before entry into the appropriate area of responsibility;
- report ACFT position upon request of the ATS unit;
- follow the instructions of ATS unit;
- have and maintain continuous two-way radio communication in VHF range.

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

ATS unit assigns and flight crew shall maintain altitudes below the transition level in feet based upon QNH pressure. ATIS broadcasts the value of QNH in hPa. QFE pressure in mm mercury column is issued by the ATS unit upon request of flight crew only.

All ACFT flights shall be operated via SID, STAR, on approach procedures and via the tracks assigned by ATS unit using radar vectoring.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with rules of vertical, horizontal (longitudinal and lateral) separation maintaining the established intervals. The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units.

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.

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. Change of flight level is executed by instruction of ATS unit.

When threat to flight safety arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at own discretion immediately reporting it to ATS unit.

Change from IFR flights to VFR flights shall be carried out by controller's clearance only, however, it is PROHIBITED for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to conduct VFR flights without pilot's consent.

При необходимости прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания над ОПРС WZ.

Вылет по ППП

Вылет из аэродрома Благовещенск/Игнатьево осуществляется:

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

RNAV (GNSS) SID применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах SID RNAV (GNSS) или выдерживание SID RNAV (GNSS) не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру Вышки для назначения SID с применением обычных средств навигации или применения радиолокационного векторения для вылета.

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

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

Порядок взлета ВС

Взлет не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе диспетчера Вышки. 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 Вышки. 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 Вышки 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.

Прибытие по ППП

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

Снижение и подход к аэродрому Благовещенск/Игнатьево осуществляется:

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

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

If it deemed necessary, arriving aircraft may receive instruction to hold at NDB WZ.

IFR departure

IFR departure from Blagoveshchensk/Ignatyev AD is executed:

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

RNAV (GNSS) SID is AVBL for ACFT with certified equipment, operated by flight crews having appropriate operational approval.

If flight crew has no information on RNAV (GNSS) SID parameters or if unable to maintain the assigned RNAV (GNSS) SID, flight crew must report it to TWR controller and request SID using conventional navigation aids or radar vectoring for departure.

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

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

Take-off procedure

Take-off not from the RWY beginning shall be executed upon request of the flight crew or at the initiative of TWR controller. Responsibility for taking the decision to execute such take-off is placed on the pilot-in-command.

Note:

Downwind take-off shall be executed to expedite air traffic flow upon flight crew's request or at the initiative of TWR controller. The responsibility for taking the decision to execute such take-off is placed on the pilot-in-command.

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

Take-off and 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.

IFR arrival

Before ACFT enters Blagoveshchensk/Ignatyev TMA, flight crew must listen to the current ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with TWR controller.

ACFT shall descend and proceed to Blagoveshchensk/Ignatyev AD:

- along the established STAR and approach procedures, applying “Direct to” procedure;
- provided with radar vectors.

STAR is assigned by appropriate ATS unit 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.

При установлении радиосвязи с диспетчером Вышки 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 Вышки. Спрявление линии пути STAR выполняется только после получения от органа ОВД указания следовать «прямо на» точку, принадлежащую STAR.

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

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

Визуальный заход на посадку

На аэродроме Благовещенск/Игнатьево применяется визуальный заход на посадку на ВПП 18/36.

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

После доклада командира ВС: «Полосу наблюдаю, прошу визуальный заход» – ответственность за завершение полета возлагается на командира ВС.

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

При потере визуального контакта с ВПП или ее ориентирами экипаж ВС 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 RNP, экипаж ВС информирует орган ОВД, осуществляющий управление на конечном этапе захода на посадку, о резервной системе захода на посадку.

Уход на второй круг по ППП

Для обеспечения повторного захода на посадку, органом ОВД может применяться радиолокационное векторение. При уходе на второй круг по решению командира ВС, экипаж ВС обязан немедленно доложить об этом диспетчеру Вышки.

Внеочередной заход на посадку из зоны ожидания

ВПП 18/36. После пролета ОППС WZ следовать с МПУ=236° в точку IAF D14.6 BLG со снижением до FL070, в дальнейшем полет выполняется в соответствии с опубликованными схемами.

2. 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 первичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль осуществляется в районе аэродрома и включает:

- а) радиолокационный контроль за прибывающими, вылетающими и следующими по маршруту ВС в целях предоставления информации о любом значительном отклонении от обычной траектории полета;
- б) векторение (при необходимости);

When establishing radio contact with TWR controller in descent, flight crew must report present 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 TWR 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 (GNSS) STAR is AVBL for ACFT with certified equipment, operated by flight crews having appropriate operational approval.

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

Visual approach

RWY 18/36 at Blagoveshchensk/Ignatyev AD is AVBL for visual approach operations.

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 executing visual approach and other arriving and departing ACFT.

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

GNSS approach procedure

When executing RNP approach, flight crew must report alternative approach procedure to the ATS unit, providing control on the final approach segment.

Missed approach under IFR

Radar vectoring may be applied by ATS unit to provide execution of missed approach. In case missed approach is executed by decision of pilot-in-command, the flight crew must immediately report it to TWR controller.

Priority approach from the holding area

RWY 18/36. After passing NDB WZ proceed on QDR 236° to IAF D14.6 BLG descending to FL070, then proceed according to the published procedure.

2. ATS surveillance procedures

ATS unit informs flight crews, in case ATS surveillance is suspended or terminated.

Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar control is applied in the terminal area and includes the following:

- а) radar control of arriving, departing and en-route flights in order to provide information about any significant deviations from the intended flight path;
- б) vectoring (if required);

- с) помощь ВС в аварийной ситуации;
- д) предупреждение и предоставление информации о местоположении других ВС, которые могут создать опасную ситуацию;
- е) предоставление информации для целей самолетовождения.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Экипажи ВС, выполняющие полеты с/на аэродром Благовещенск/Игнатьево, посадочных площадок, расположенных в границах СТР Благовещенск/Игнатьево, 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.

Необходимость векторения определяется органом ОВД из анализа воздушной обстановки.

Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами, изложенными в 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;
- продолжать передачу установленных докладов о местонахождении и высоте полета;
- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;
- прослушивать на частоте ДПРМ курса посадки информацию и указания органа ОВД;
- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме Благовещенск/Игнатьево уйти на запасной аэродром.

По возможности, экипаж ВС может с помощью мобильного телефона использовать телефон Руководителя полетов диспетчерского пункта «Вышка»:

+ 7 (4162) 499-008.

При потере радиосвязи до входа в район аэродрома Благовещенск/Игнатьево экипаж ВС продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера ОВД, в направлении ОПРС WZ в зону ожидания. Далее по схеме зоны ожидания занимает эшелон FL080 и выполняет внеочередной заход на посадку.

При потере радиосвязи в районе аэродрома, по полученным данным при входе, экипаж ВС продолжает выполнять заход на посадку по установленной схеме, прослушивая команды диспетчера ОВД на частоте ОПРС LZ.

При потере радиосвязи после взлета, если на высоте 1100 фт/(145) м или выше, связь с диспетчером Вышки не установлена, экипаж ВС продолжает набор высоты 2200 фт/(280) м и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса, производит посадку на аэродроме Благовещенск/Игнатьево.

Если по каким-либо причинам экипаж ВС не может сразу произвести посадку на аэродроме Благовещенск/Игнатьево (не позволяет посадочный вес, метеоусловия и т.д.), то он должен выполнить предусмотренную для этого направления ВПП процедуру выхода в зону ожидания с набором эшелона FL080.

- c) assistance to an aircraft in an emergency situation;
- d) warning and providing information on position of other ACFT, deemed to constitute a collision hazard;
- e) providing information to assist the ACFT navigation.

Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Flight crews of ACFT equipped with SSR transponder, executing flight operations from/to Blagoveshchensk/Ignatyev AD, landing sites, located within Blagoveshchensk/Ignatyev CTR, must use the transponder 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.

The necessity of vectoring is determined by ATS unit depending on air situation.

Communication failure

In case of radio communication failure, flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ENR 1.6 section of AIP Russia.

In case of radio communication failure the flight crew must:

- switch on distress signal "MAYDAY" and if SSR transponder is AVBL, set code 7600;
- take measures to re-establish radio communication using emergency frequency 121.500 MHz, radio communication with other ACFT and ATS units;
- continue transmission of reports on aircraft position and flight altitude;
- execute approach in accordance with the established communication failure procedures;
- monitor LOM frequency for ATS unit information and instructions;
- proceed to the alternate aerodrome in case of adverse weather conditions at Blagoveshchensk/Ignatyev AD.

Flight crew may use mobile phone for communication with the Flight Control Officer of the Aerodrome control tower:

+ 7 (4162) 499-008.

In case of radio communication failure before entry into Blagoveshchensk/Ignatyev terminal area the flight crew shall continue the flight at flight level last assigned by ATS unit controller towards NDB WZ to the holding area, then according to the holding pattern reach FL080 and conduct priority approach.

In case of radio communication failure within terminal area the flight crew shall continue approach according to information obtained on entering the terminal area and the established procedure listening to instructions of ATS unit controller on NDB LZ frequency.

In case of radio communication failure after take-off, if at 1100 ft/(145) m or above communication with TWR controller is not established, the flight crew shall continue to climb to 2200 ft/(280) m, proceed according to the approach procedure and land at Blagoveshchensk/Ignatyev aerodrome depending on meteorological conditions and aircraft landing mass.

If for any reasons the flight crew cannot carry out landing at Blagoveshchensk/Ignatyev aerodrome (due to landing mass, meteorological conditions, etc.), the flight crew shall proceed to the holding area, established for this RWY direction climbing to FL080.

При необходимости, по решению экипажа ВС, после пролета ОПРС WZ, ВС может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета без радиосвязи, на одном из выделенных для полета эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

3. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры LVP применяются при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м.

О начале применения процедур LVP экипажи ВС извещаются через АТИС или диспетчером Вышки фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости. Проверьте ваш минимум*».

При введении процедур LVP:

- на площади маневрирования одновременно может находиться не более одного рулящего ВС;
- диспетчер Вышки несет ответственность за назначение маршрута руления ВС по площади маневрирования;

- руление ВС к линии предварительного старта ВПП 18/36 осуществляется по РД А, РД В с использованием автомобиля сопровождения или буксировкой;

- экипаж ВС несет ответственность за несанкционированное занятие ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления ВС по площади маневрирования;

- экипаж ВС выполняет все указания диспетчера Вышки по ожиданию на предварительном старте ВПП 18/36.

- при необходимости освободить ВПП, место встречи автомобиля сопровождения ВС определяется по согласованию между диспетчером Вышки и экипажем ВС. О прибытии ВС на место стоянки экипаж ВС докладывает диспетчеру Вышки.

В период действия LVP воздушным судам ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- пересекать границу критической зоны ILS, обозначенную нанесенной на покрытия дневной маркировкой, без разрешения диспетчера Вышки;

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

При улучшении метеоусловий (при видимости 550 м и более) экипажи ВС извещаются органом ОВД фразой: «*Отмена процедур в условиях ограниченной видимости*».

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

ВПП 18/36 в условиях ограниченной видимости разрешается использовать в соответствии с процедурами вылета ВС. В период действия LVP экипажи ВС используют наземные знаки и светотехнические средства, указанные в разделе 2.9.

Технические средства контроля за обзором на площади маневрирования для использования в LVP отсутствуют.

5. Процедуры полетов по ПВП

При полетах по ПВП в пределах диспетчерских зон аэродрома Благовещенск/Игнатьево необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД (Благовещенск-Вышка);
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;

If required, on a pilot-in-command's decision, after passing NDB WZ, aircraft may proceed along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan for the flight without radio communication at one of FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on flight direction.

3. Low visibility procedures

Procedures for low visibility operations

Low visibility procedures are implemented when RVR is less than 550 m.

The flight crews are informed about LVP implementation via ATIS or by TWR controller using the phrase: "*Low visibility procedures in progress. Check your minimum*".

When low visibility procedures are in force:

- not more than one taxiing ACFT can be present on the manoeuvring area;
- responsibility for assignment of taxi routes on the manoeuvring area is placed on TWR controller;

- taxiing of ACFT to the runway-holding position of RWY 18/36 shall be executed via TWY A, TWY B after the "Follow-me" vehicle or by towing;

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

- flight crew shall follow all instructions of TWR controller concerning holding at runway-holding position of RWY 18/36.

- if necessary to vacate the runway, TWR controller and the flight crew coordinate the position from where "Follow-me" vehicle will escort the aircraft to the stand. After parking on the stand, flight crew shall report TWR controller.

When LVP are in force, it is PROHIBITED:

- to cross ILS critical area marked with the established day marking without permission of TWR controller;

- to take off without stop at the line-up position;

- to take off not from RWY beginning.

If weather conditions improve (when visibility is 550 m or more), ATS unit informs the flight crews about cancellation of LVP using the phrase: "*Low visibility procedures cancelled*".

RWY and appropriate equipment approved to support low visibility procedures

RWY 18/36 is AVBL for use in low visibility conditions in accordance with the established departure procedures. When LVP are in force, flight crews shall use ground signs and lighting indicated in AD 2.9 section.

Technical means for monitoring of the visibility on the manoeuvring area in low visibility conditions are not provided.

5. Procedures for VFR flights

During VFR flights in Blagoveshchensk/Ignatyev CTR it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have clearance of appropriate ATS unit (Blagoveshchensk-Tower);
- to report position if required;

- выполнять команды органа ОВД.

ВС, следующим через район аэродрома транзитом, прибывающим и вылетающим на/с аэродрома по маршрутам на абсолютных высотах 7500 фт / 2300 м или ниже по давлению QNH района, выдавать разрешения на пересечение границы района аэродрома ниже эшелона перехода в диапазоне абсолютных высот от 1300 фт / 400 м до 4000 фт / 1200 м.

При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП воздушное судно следует по плану до аэродрома посадки.

УХББ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в диспетчерской зоне аэродрома

Миграция птиц

Сезонная

Сезонная миграция птиц (время):

- весенняя миграция: апрель-май;
- осенняя миграция: вторая половина августа-октябрь.

Основные направления сезонных перелетов птиц:

- весной – с юга и юго-запада на север и северо-восток;
- осенью – с севера и северо-востока на юг и юго-запад.

Высота:

- миграция птиц происходит от 900 фт/(70) м до 1000 фт/(100) м, перелеты отдельных видов птиц происходят до 5000 фт/(1500) м.

Частота:

- волнообразно, широким фронтом в зависимости от погодных условий.

Суточная

Суточная миграция птиц (время):

- от наступления утренних сумерек, до начала вечерних сумерек, в зависимости от погодных условий.

Основные направления суточных перелетов птиц:

- с юго-востока на северо-запад;
- с юго-запада на северо-восток;
- с севера на юг.

Высота:

Перелеты птиц происходят до 1600 фт/(300) м.

Частота:

Волнообразно, в зависимости от погодных условий.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц на аэродроме отсутствует.

Передача информации

Орган ОВД оперативно информирует экипаж ВС:

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

- to follow the instructions of ATS unit.

ACFT conducting transit flights through the terminal area, arriving and departing to/from the aerodrome along the routes at altitudes 7500 ft/2300 m or below based upon the area QNH will be cleared to cross the boundary of the terminal area below the transition level within altitude range from 1300 ft/400 m to 4000 ft/1200m.

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

UHBB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in Blagoveshchensk/Ignatyev CTR

Bird migration

Seasonal bird migration

Seasonal bird migration (time):

- Spring bird migration: April-May;
- Autumn bird migration: the second half of August-October.

The main directions of seasonal bird migration:

In spring: from south and south-west to north and north-east;
In autumn: from north and north-east to south and south-west.

Height:

Bird migration takes place at height from 900 ft/(70) m to 1000 ft/(100) m. Migration of some birds species takes place up to 5000 ft/(1500) m.

Intensity:

Wavily, in a wide formation, depending on the weather conditions.

Daily bird migration

Daily bird migration (time):

From the beginning of the morning twilight to the beginning of the evening twilight, depending on the weather conditions.

The main directions of daily bird migration:

- from south-east to north-west;
- from south-west to north-east;
- from north to south.

Height:

Bird migration takes place up to 1600 ft/(300) m.

Intensity:

Wavily, depending on the weather conditions.

Radar control of bird migration at the aerodrome is not provided.

Information broadcast

ATS unit shall advise a flight crew operatively as follows:

- change of the RWY surface condition;
- changes of RVR when its value changes to or passes through one or more of the following values at least at one of the three observation sites: the touchdown zone of the RWY, the mid-point of the RWY, and the stop-end of the RWY: 800 m, 600 m, 550 m, 350 m, 150 m. ATS unit shall transmit the RVR data in the same order;
- changes of the height of base of the lowest layer of BKN or OVC (vertical visibility) when its value changes to or passes through one or more of the following values: 300 m, 150 m, 60 m, 30 m;
- appearance of adverse atmospheric conditions;
- changes of the wind direction and surface wind speed considering gusts.

УХББ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UHBB AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UHBB-31 AD 2.1 UHBB-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 18/36	AD 2.1 UHBB-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UHBB-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UHBB-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UHBB-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 18	AD 2.1 UHBB-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36	AD 2.1 UHBB-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 18	AD 2.1 UHBB-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 36	AD 2.1 UHBB-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 18	AD 2.1 UHBB-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 36	AD 2.1 UHBB-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z, LOC Z RWY 18	AD 2.1 UHBB-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z, LOC Z RWY 36	AD 2.1 UHBB-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y, LOC Y RWY 18	AD 2.1 UHBB-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y, LOC Y RWY 36	AD 2.1 UHBB-100
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 18	AD 2.1 UHBB-101
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 36	AD 2.1 UHBB-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 18	AD 2.1 UHBB-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 36	AD 2.1 UHBB-104
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 18/36	AD 2.1 UHBB-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 18	AD 2.1 UHBB-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 36	AD 2.1 UHBB-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 18	AD 2.1 UHBB-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 36	AD 2.1 UHBB-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 18	AD 2.1 UHBB-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 36	AD 2.1 UHBB-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 18	AD 2.1 UHBB-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 36	AD 2.1 UHBB-158
VFR Departure Chart. RWY 18	AD 2.1 UHBB-203
VFR Departure Chart. RWY 36	AD 2.1 UHBB-204
VFR Arrival Chart. RWY 18	AD 2.1 UHBB-205
VFR Arrival Chart. RWY 36	AD 2.1 UHBB-206