

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

UEEE ЯКУТСК
UEEE YAKUTSK

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	620536с 1294624в 620536N 1294624E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	7 км СВ г. Якутска 7 KM NE of Yakutsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	100 м/ 328 фт/ 17.3°C 100 M/ 328 FT/ 17.3°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-4 м -4 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения Mag var/Annual change	16°З (2020)/ 8°З 16°W (2020)/ 8°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 «Аэропорт Якутск», Россия, 677014, Республика Саха (Якутия), г. Якутск, пл. В. Кузьмина, 10. Joint stock company "Yakutsk Airport", 10, pl. V. Kuzmina, Yakutsk, Republic of Sakha (Yakutia), 677014, Russia. Тел./Tel: (4112) 49-10-46, (4112) 49-10-91 (приёмная / Information service) Факс/Fax: (4112) 44-32-33 E-mail: office@yks.aero AFTN: UEEEEПДУ / UEEEEAPDU
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

UEEE АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UEEE 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, кроме ВС 0200-1800 UTC H24, except SUN 0200-1800 UTC
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с, кроме ВС 0200-1800 UTC H24, except SUN 0200-1800 UTC
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с, кроме ВС 0200-1800 UTC H24, except SUN 0200-1800 UTC
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с, кроме ВС 0200-1800 UTC H24, except SUN 0200-1800 UTC
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, кроме ВС 0200-1800 UTC H24, except SUN 0200-1800 UTC
9.	Обслуживание Handling	к/с, кроме ВС 0200-1800 UTC H24, except SUN 0200-1800 UTC
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с, кроме ВС 0200-1800 UTC H24, except SUN 0200-1800 UTC
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с, кроме ВС 0200-1800 UTC. AD OPR HR: H24, except SUN 0200-1800 UTC. 2. Тм = UTC + 9 часов LT = UTC + 9 HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8П, СМ-4.5 TS-1, RT/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	Мелкий ремонт в АТБ Minor repairs at aircraft repair base
7.	Примечания Remarks	нет NIL

UEEE АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UEEE AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеется AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, поликлиника, служба скорой помощи, больница в г. Якутске. Medical post in the airport Terminal, rest room, polyclinic, ambulance service, hospital in Yakutsk.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8, кат. 9 по запросу в адрес УЕЕЕБФЪЪ или по тел.: (4112) 44-34-95 H24, CAT 8, CAT 9 by request to the address UEEEBFXX or by tel: (4112) 44-34-95
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	Имеются подъемники АПТП, ЭКО (применяются для ВС отечественного производства). Для ВС зарубежного производства средства эвакуации предоставляет эксплуатант ВС. The following equipment is AVBL at the AD: emergency lifting bags АПТП, ЕКО (applied for removal of home-made ACFT). Equipment for removal of foreign-made ACFT is provided by ACFT operator.

УЕЕЕ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UEEE AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	Первая очередь – очистка ВПП, огней ВПП, спланированной части лётной полосы на ширину 10 м от границы ВПП, рабочих РД, перрона, зон КРМ и ГРМ. Вторая очередь – очистка МС, обочин РД на ширину 10 м; очистка от снега заземляющих устройств на МС. Третья очередь – очистка ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП по всей длине ЛП, обочин перронов и МС с планировкой сопряжений, периметровой дороги, внутриаэропортовой дороги. 1. RWY, RWY LGT, graded portion of runway strip to a width of 10 m from RWY edges, active TWYs, apron, LOC and GP areas; 2. Stands, TWY shoulders to a width of 10 m, snow removal from grounding devices on stands; 3. Runway strip along the full length to a width of 25 m from RWY edges, shoulders of aprons and stands with a layout of junctions, perimeter road, inner airport road.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Перрон (МС 1-4) Apron (stands 1-4) Перрон (МС 5-13) Apron (stands 5-13) Перрон (МС 14-28) Apron (stands 14-28) Перрон (МС 29-34) Apron (stands 29-34) Перрон (МС 52-55) Apron (stands 52-55) МС В1-В12 Stands В1-В12 Маршрут руления вдоль МС 5-28 Taxi route along stands 5-28 Маршрут руления вдоль МС 28-55 Taxi route along stands 28-55	цементобетон / Cement-Concrete, PCN 46/R/C/X/U. армобетон / Reinforced Concrete, PCN 51/R/B/W/T. асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 39/R/C/X/T. армобетон / Reinforced Concrete, PCN 51/R/B/W/T. цементобетон / Cement-Concrete, PCN 30/R/C/X/T. цементобетон / Cement-Concrete, PCN 13/R/B/X/T. армобетон / Reinforced Concrete, PCN 46/R/C/X/U. цементобетон / Cement-Concrete, PCN 46/R/C/X/U.
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: А – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 45/R/B/X/T. В – 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 55/R/B/W/T. С – участок от перрона до старой ВПП / segment from apron to old RWY – 15 М; участок вдоль МС В1-В6 / segment along stands В1-В6 – 49 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 13/R/B/X/T. D – участок от ВПП 05/23 до старой ВПП / segment from RWY 05/23 to old RWY – 22.5 М; участок от старой ВПП до перрона / segment from old RWY to the apron – 21 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 46/R/C/X/U.	
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП On RWY	
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	На ВПП On RWY	
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	На ВПП On RWY	
6.	Примечания Remarks	нет NIL	

UEEE АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**UEEE 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, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Маркировка знаков обозначения РД. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL. Marking of TWY designation signs
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Обозначение, порог ВПП, зона приземления, осевая линия, кромки и конец ВПП маркированы и освещены. Осевая линия, точки ожидания и пересечения на всех РД маркированы. RWY designation signs, THR, TDZ, centre line, RWY edges and RWY end are provided with marking and lighting. Centre line, holding positions and intersections on all TWYs are provided with marking.
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	Огни линии "стоп" – нет. Огни защиты ВПП – на РД В, жёлтые. Stop bars – NIL RWY guard lights – on TWY В, yellow.
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

UEEE АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**UEEE 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

UEEE АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**UEEE AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Якутск Yakutsk aeronautical meteorological centre
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМЦ Якутск 30 часов Yakutsk aeronautical meteorological centre 30 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 3 часа TREND 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 Charts, AD forecast texts, RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МРЛ, ПРМ спутниковой информации об облаках WXR, APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, СДП, РДЦ APP, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

UEEE AD 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UEEE AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода	
Designation RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY	
1	2	3	4	5	6	
05	036°52'22" 053°	3600x60	PCN 45/R/A/X/T Cement-Concrete	620449.39N 1294515.27E -4.3 M	THR 97.9 M / 321 FT	
23	216°54'33" 233°	3600x60	PCN 45/R/A/X/T Cement-Concrete	620622.39N 1294744.20E -4.3 M	THR 96.1 M / 315 FT TDZ 98.7 M / 324 FT	
Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
0.0006%	нет/NIL	440x150	3900x300	нет/NIL	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
0.0006%	нет/NIL	250x150	3900x300	нет/NIL	имеется/AVBL	

UEEE AD 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UEEE AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
05	3600	4040	3600	3600	нет/NIL
05 (от РД В / from TWY В)	2980	3420	2980	нет/NIL	нет/NIL
23	3600	3850	3600	3600	нет/NIL
23 (от РД D / from TWY D)	2660	2910	2660	нет/NIL	нет/NIL

UEEE AD 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UEEE AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY 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
05	SALS 875 M LIL	зеленые green	PAPI справа/right 3°10'	нет NIL	3400 M, every 15 M, 2500 M – white, next 600 M – 2 white, 2 red, last 300 M - red	3600 M, first four lights every 50 M, next – every 60 M 3000 M – white, last 600 M – yellow	красные red	нет NIL	На первых 200 м ВПП огни осевой линии отсутствуют First 200 m of RWY are not provided with runway centre line lights

23	HIALS CAT II 900 M	зеленые green	PAPI слева/left 3°00'	900 M	3400 M, every 15 M, 2500 M – white, next 600 M – 2 white, 2 red, last 300 M – red	3600 M, every 60 M (last 4 lights every 50 M) 3032 M – white, last 568 M – yellow	красные red	нет NIL	На последних 200 м ВПП огни осевой линии отсут- ствуют Last 200 m of RWY are not provided with runway centre line lights
----	--------------------------	------------------	-----------------------------	-------	---	---	----------------	------------	---

UEEE Ад 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UEEE AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

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

UEEE Ад 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UEEE AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	620520.50N 1294540.40E
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	98.4 м / 323 фт 98.4 M / 323 FT
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	25x25, PCN 13/R/B/X/T, имеется / AVBL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	29.56°/ –
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	Вертикальный взлет/посадка Vertical take-off/landing
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

UEEE AD 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UEEE AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Узловой диспетчерский район Якутск / Yakutsk TMA - См./ See ENR 2.1 1. Якутск диспетчерская зона 1/ Yakutsk CTR 1 614952N 1295408E - 615430N 1293224E - 620024N 1293406E - 620506N 1294106E - 622044N 1295822E - далее по дуге по часо- вой стрелке радиусом 30 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 30 KM centred at (620536N 1294624E) до / to 614952N 1295408E 2. Якутск диспетчерская зона 2 / Yakutsk CTR 2 614430N 1291042E - 620506N 1294106E - 623018N 1300906E - далее по дуге по часовой стрелке радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at (620536N 1294624E) до / to 614430N 1291042E 3. Якутск диспетчерская зона 3 / Yakutsk CTR 3 Окружность радиусом 50 км с центром (620536N 1294624E)/ A circle radius of 50 KM centred at (620536N 1294624E)	
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Узловой диспетчерский район Якутск / Yakutsk TMA - См./ See ENR 2.1: 1. Якутск диспетчерская зона 1/ Yakutsk CTR 1: От земли до 500 м AMSL / GND - 500 M AMSL. 2. Якутск диспетчерская зона 2 / Yakutsk CTR 2: Выше 500 м AMSL до 800 м AMSL / above 500 M AMSL - 800 M AMSL. 3. Якутск диспетчерская зона 3 / Yakutsk CTR 3: Выше 800 м AMSL до FL070 / above 800 M AMSL - FL070.	
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C	
4.	Позывной и язык органа УВД ATC unit call sign, language(s)	Якутск-Подход, Круг, Старт Yakutsk-Approach, Radar, Start	рус, анг RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	4000 фт/ (1100) м 4000 FT/ (1100) M	
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24	
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system	

UEEE AD 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UEEE 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
ДПП APP	Якутск-Подход Yakutsk-Approach	129.300	к/с H24	нет/NIL
ДПК TWR	Якутск-Круг Yakutsk-Radar	120.300	к/с H24	По указанию руководителя полетов дополнительно выполняет функции ДПП Additionally serves as APP by Flight Control Officer's instruction
СДП TWR	Якутск-Старт Yakutsk-Start	120.000	к/с H24	По указанию руководителя полетов вы- полняет функции ДПР на частоте 121.700 Serves as GND by instruction of the Flight Control Officer on FREQ 121.700 MHz
ДПР GND	Якутск-Руление Yakutsk-Ground	121.700	к/с H24	нет/NIL
АТИС ATIS	Якутск-АТИС Yakutsk-ATIS	126.200 129.950	к/с H24	рус RUS анг ENG
	Якутск-Перрон Yakutsk-Apron	119.000	к/с H24	Связь с инженерно-техническим соста- вом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up

UEEE Ад 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UEEE AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VORDME (16°3' -)/ (16°W/ -)	UTC UTS	112.3	к/с H24	620533.1N 1294705.1E	120 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 23 ILS кат. II (16°3' -) LOC 23 ILS CAT II (16°W/ -)	ИМФ IMF	111.7	к/с H24	620426.9N 1294439.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 23 GP 23		333.5	к/с H24	620612.6N 1294739.0E			3°00', RDH 15.7 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 23 DME 23	ИМФ IMF	CH 54X	к/с H24	620612.7N 1294738.9E	99 M		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 23 LOM 23	МФ MF	334	к/с H24	620802.6N 1295026.8E			053° MAG/3.9 KM RWY 23 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 23 LMM 23	М M	685	к/с H24	620649.2N 1294827.3E			053° MAG/1.0 KM RWY 23 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 05 LOM 05	ЖД VD	334	к/с H24	620312.0N 1294239.3E			233° MAG/3.8 KM RWY 05 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 05 LMM 05	Ж V	685	к/с H24	620425.2N 1294436.7E			233° MAG/0.9 KM RWY 05 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	UEEE UEEE	114.350 CH 22309	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 05 GLS кат. I GBAS (H) 05 GLS CAT I	G05A	CH 20665	к/с H24	620516.7N 1294502.4E			3°10', TCH 16.1 M / 53 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 23 GLS кат. I GBAS (H) 23 GLS CAT I	G23A	CH 21076	к/с H24				3°00', TCH 16.5 M / 55 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением или буксировкой спецмашинами. Руление и буксировка производится по осевым линиям рулѐжных дорожек.

Запуск двигателей, руление (буксировка) ВС на предварительный старт осуществляется по запросу экипажа и разрешению диспетчера ДПР. Скорость руления выбирает КВС.

При запросе на запуск двигателей у диспетчера ДПР экипажи вылетающих ВС сообщают позывной, номер МС. При необходимости буксировки ВС экипаж ВС сообщает номер стоянки и запрашивает у диспетчера ДПР разрешение на буксировку.

Взлѐт ВС, как правило, выполняется от начала ВПП. Взлѐт не от начала ВПП разрешается производить по согласованию с диспетчером СДП, если располагаемая длина ВПП от места начала разбега не менее потребной, определенной в соответствии с РЛЭ для данной взлѐтной массы ВС.

Предупреждения:

Во избежание образования на покрытии ВПП наведенного гололеда в период отрицательных температур наружного воздуха (от -10°C и ниже), взлѐт необходимо производить строго от начала ВПП.

При выполнении захода на посадку экипажи строго выдерживают вертикальные и поступательные скорости полѐта, согласно РЛЭ ВС. При заходе на посадку по кратчайшему расстоянию или с прямой, экипажи ВС осуществляют построение траектории снижения с таким расчѐтом, чтобы избежать превышения вертикальных и поступательных скоростей, установленных РЛЭ ВС.

На эшелоне перехода шкалы барометрических высотометров устанавливаются на давление аэродрома (QFE). Снижение с эшелона перехода до посадки необходимо выполнять на скоростях в соответствии с требованиями РЛЭ ВС. В целях обеспечения безопасности полѐтов, диспетчеру разрешается производить отклонения от установленной схемы захода на посадку до момента начала четвертого разворота. При заходе на посадку по кратчайшему расстоянию выпуск шасси производится не менее чем за 60 сек. до входа в схему с прямой, на удалении, определенном РЛЭ ВС данного типа. Если к моменту входа в глиссаду не установлен требуемый режим полета и не создана требуемая конфигурация ВС, снижение прекращается и выполняется повторный заход по установленной схеме.

Противообледенительная обработка ВС

Для выполнения противообледенительной обработки (ПОО) ВС на аэродроме Якутск имеются следующие передвижные средства:

- аэродромная противообледенительная машина АПМ-14;
- аэродромная противообледенительная машина ПМ Гейзер.

Механические средства очистки поверхностей от снежно-ледяных отложений:

- волосяные щѐтки;
- веники;
- скребки;
- сжатый воздух.

Зоны проведения противообледенительной обработки ВС в аэропорту: МС 35, МС 36.

ПОО проводится жидкостями тип I (Octaflo Lyod) и тип IV (Max Flight AVIA).

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

ACFT movement about the aerodrome shall be executed by taxiing or towing using special vehicles. Taxiing and towing shall be executed along the TWY centre lines.

Engines start-up, taxiing (towing) of ACFT to the runway-holding position shall be executed upon request of the flight crew and by GND controller's clearance. Taxiing speed shall be chosen by the pilot-in-command.

When requesting start-up clearance from GND controller, flight crews of departing ACFT shall report call sign and stand number. When towing of ACFT is required, flight crew shall report stand number and request towing clearance from GND controller.

ACFT take-off is mainly executed from the RWY beginning. Take-off not from the RWY beginning is permitted by arrangement with "Yakutsk-Start" controller, provided RWY declared distances from the start of take-off run are not less than the required distances for ACFT actual take-off mass in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

Warnings:

In order to avoid formation of ice on the runway surface, caused by snow, melted by high-temperature jet from an aircraft, during the period of negative air temperatures (-10°C and below) take-off should be executed strictly from the beginning of the RWY.

When executing approach, flight crews shall strictly maintain vertical and forward speeds, indicated in the Aeroplane Flight Manual. When executing approach along the shortest distance or a straight-in approach, flight crews shall calculate descent track in order to avoid exceeding of vertical and forward speeds, prescribed by the Aeroplane Flight Manual.

Barometric altimeter pressure scale shall be set to the aerodrome pressure (QFE) at transition level. Descent from the transition level up to landing shall be executed at speeds prescribed by the Aeroplane Flight Manual. In order to ensure safety of flight operations, controller is permitted to deviate from the established approach procedure until commencement of the final turn. During approach along the shortest distance the ACFT shall extend the landing gear not later than 60 sec before joining straight-in approach pattern at a distance established in the Aeroplane Flight Manual for the specified ACFT type. If by the moment of glide path interception the required flight condition has not been established and the required ACFT configuration has not been completed, descent shall be cancelled and missed approach according to the established procedure shall be carried out.

De-icing/anti-icing treatment of ACFT

De-icing/anti-icing treatment of ACFT at Yakutsk AD is executed by the following mobile means:

- APM-14 de-icer;
- PM Geyzer de-icer.

Mechanical means, used for removal of snow and ice deposits:

- brushes;
- sweepers;
- scrapers;
- forced air.

Stands 35, 36 are designated for de-icing/anti-icing treatment of ACFT at Yakutsk AD.

Type I (Octaflo Lyod) and type IV (Max Flight AVIA) de-icing/anti-icing fluids are used for de-icing/anti-icing treatment of ACFT.

Контроль ВС на предмет необходимости проведения работ по удалению и предотвращению наземного обледенения, принятие согласованного решения о необходимости противообледенительной защиты ВС выполняют КВС и выпускающий ВС персонал.

КВС после проведения предполётного осмотра ВС, получения доклада о состоянии поверхностей ВС и на основании анализа погодной обстановки до момента взлёта принимает решение о проведении или об отказе от обработки и передаёт эту информацию диспетчеру ПДСП.

Если КВС принял решение об отказе от противообледенительной защиты (ПОЗ) ВС, а выпускающий ВС персонал считает, что ПОЗ ВС необходима, в этом случае обработка должна проводиться обязательно.

Диспетчер ПДСП, получивший информацию о несогласованном отказе от ПОЗ ВС, делает заказ на обработку ВС и сообщает Инспекции по безопасности полётов.

Если принято решение о проведении ПОЗ ВС, КВС, исходя из реального состояния поверхностей ВС и метеословий, перед проведением обработки ВС противообледенительной жидкостью определяет необходимое время защитного действия противообледенительной жидкости и через ПДСП осуществляет заказ спецмашины для проведения обработки.

Примечания:

- для подготовки деайсера и планирования операций по противообледенительной обработке ВС на аэродроме заявку на обработку ВС рекомендуется сообщать ПДСП аэропорта не позднее чем за 30 минут до вылета;

- КВС имеет право принять решение о проведении противообледенительной защиты на любом этапе подготовки ВС к вылету в зависимости от изменений погодных условий.

Регулирование очередности проведения ПОЗ ВС производится ПДСП аэропорта.

Перед противообледенительной обработкой выпускающий ВС персонал, осуществляющий связь с экипажем ВС, должен сделать запрос КВС на подготовку ВС для ПОЗ. Получив запрос, КВС должен привести поверхности, элементы управления и системы ВС в положение, определяемые требованиями эксплуатационной документации по конкретному типу ВС, и дать подтверждение персоналу, осуществляющему выпуск ВС о том, что ВС готово к противообледенительной обработке.

После выполнения в полном объёме процедур противообледенительной защиты ВС и оформления бортового журнала ответственность за принятие решения о выполнении взлёта или о возврате на повторную обработку полностью возлагается на КВС.

2. Руление на места стоянок и с них

Автомобиль сопровождения предоставляется по запросу экипажа.

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

На аэродроме имеется: МС 28 для An-2, L-410; МС 55 для L-410.

4. Зона стоянки для вертолётов

На аэродроме по обе стороны вертолётной площадки расположены две зоны стоянок для вертолётов. В них расположены 12 мест стоянок В1-В12 для вертолётов Ми-8.

The check in order to determine the necessity of de-icing/anti-icing treatment and a coordinated decision on the necessity of aircraft de-icing/anti-icing treatment shall be made by the pilot-in-command and personnel in charge of ACFT departure.

Pilot-in-command shall make a decision on necessity of de-icing/anti-icing treatment and report the decision to the controller of the Operation and Control Service after conducting a pre-flight check of the ACFT, obtaining information about ACFT surfaces condition and based on analysis of weather conditions prior to take-off.

In case the pilot-in-command decided to refuse de-icing/anti-icing treatment and the personnel in charge of ACFT departure considers it is necessary, de-icing/anti-icing treatment must be performed.

In case the controller of the Operation and Control Service obtains uncoordinated refusal of de-icing/anti-icing treatment, he makes a request for de-icing/anti-icing operation and informs the Flight Safety Department.

When decision to perform de-icing/anti-icing treatment has been taken, pilot-in-command shall estimate actual ACFT surfaces condition and weather conditions, determine the required holdover time before de-icing/anti-icing treatment and request the de-icing/anti-icing vehicle via the controller of the Operation and Control Service.

Notes:

- in order to prepare the de-icer and plan de-icing/anti-icing operations at the AD, de-icing/anti-icing treatment shall be requested from the Operation and Control Service not later than 30 minutes prior to departure;

- the pilot-in-command can make a decision on de-icing/anti-icing treatment at any stage of preparation for departure depending on changes in weather conditions.

De-icing/anti-icing treatment sequence is regulated by the AD Operation and Control Service.

Prior to de-icing treatment, personnel in charge of ACFT departure maintaining communication with the flight crew shall request the pilot-in-command to prepare the ACFT for de-icing/anti-icing procedure. Upon receiving the request, the pilot-in-command shall set the aircraft surfaces, control systems and other ACFT systems to the positions, specified in the operational documentation for the specified ACFT type and confirm to the personnel in charge of ACFT departure that the ACFT is ready for de-icing/anti-icing treatment.

After the de-icing/anti-icing procedures have been fully completed and the entry into ACFT logbook was made, the responsibility for making the decision to take off or to repeat de-icing/anti-icing treatment rests entirely with the pilot-in-command.

2. Taxiing to and from stands

"Follow-me" vehicle is provided upon request of the flight crew.

3. Parking area for small aircraft (General Aviation)

Stand 28 is designated for An-2, L-410 ACFT; stand 55 – for L-410 ACFT.

4. Parking area for helicopters

Two parking areas for helicopters are located on both sides of the helipad. Parking areas include 12 stands (B1 - B12), designated for Mi-8 HEL.

5. Перрон

На перроне нанесены маркировочные знаки: оси руления ВС, Т-образные знаки мест остановки ВС, номера стоянок, контуры зон обслуживания ВС.

6. Ограничения при рулении

КВС может рулить по ВПП только с разрешения диспетчера СДП. Ответственность за соблюдения правил руления несет КВС, за назначенный маршрут руления (буксировки) – диспетчер ДПР, а за безопасность заруливания и выруливания со стоянки – лицо, руководящее рулением на порученном участке.

РД С закрыта для самолетов. По участку РД С вдоль МС В1-В12 к/от вертолётной площадки руление вертолётов самостоятельно разрешено только днём. На участке РД С от вертолётной площадки до перрона руление вертолётов осуществляется буксировкой. При вылете ночью вертолёты буксируются от МС В1-В12 по РД С до перрона, далее рулят самостоятельно к ВПП 05/23. При прилёте ночью вертолёты самостоятельно рулят от ВПП 05/23 до сопряжения РД В и РД С, или до сопряжения РД С и перрона, далее буксируются на МС В1-В12. Выхода с МС В1-В12 на РД В нет.

Руление по сегменту РД D, примыкающему к грузовому перрону, в случае наличия на стоянках 52-55 воздушных судов, осуществлять на минимальной скорости строго по разметке.

7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Ответственность за удаление ВС, потерявшего способность двигаться, возлагается на эксплуатанта ВС, оператора аэродрома, территориальный орган Росавиации.

8. Учебные и тренировочные полёты, технические испытательные полёты, использование ВПП

Учебные и тренировочные полёты выполняются по заявкам авиакомпаний.

При интенсивном воздушном движении в районе аэродрома руководитель полётов имеет право временно прекратить учебно-тренировочные полёты.

Полёты для проверки работы радиотехнических средств выполняются круглосуточно с соблюдением требований действующего руководства по лётной проверке наземных средств радиотехнического обеспечения полётов и связи.

9. Ограничение полётов вертолётов

Полёты вертолётов с/на вертолётную площадку выполняются только днём.

Взлёт и посадка на площадке выполняются вертикально до высоты 500 фт/(50) м. Заход на посадку вертолётов выполняется по установленным схемам захода на посадку до высоты 500 фт/(50) м над порогам ВПП 05/23, затем выполняется отворот в сторону площадки. Подлёт к площадке на высоте 500 фт/(50) м.

Выход с вертолётной площадки после взлёта: набор 500 фт/(50) м, подлёт к порогу ВПП 05/23, далее по установленной схеме выхода.

Ночью полёты вертолётов производятся с ВПП 05/23.

При наличии на части ВПП метеоявлений, ухудшающих видимость до значений ниже минимума для взлёта, командиру экипажа по согласованию с диспетчером СДП разрешается взлёт и посадка в том месте ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму. Ответственность за безопасность полёта в указанных условиях несёт КВС.

5. Apron

Apron is provided with the following marking: taxi guide lines, T-shaped ACFT stop signs, stand numbers, stand safety lines.

6. Taxiing – limitations

Taxiing of ACFT via the RWY shall be executed by TWR controller's clearance only. Responsibility for the observance of taxiing rules is placed on the pilot-in-command, for the assigned taxi (tow) route – GND controller, for the safe taxiing into/out of stand – person in charge of taxiing.

TWY C is closed for the aeroplanes. Taxiing of helicopters via TWY C segment along stands B1-B12 to/from helipad is permitted under own engines power only in the day-time. Taxiing of helicopters via TWY C segment from helipad to the apron shall be executed under tow. During departure at night, helicopters shall be towed via TWY C from stands B1-B12 to the apron, then taxi under own engines power to RWY 05/23. During arrival at night, helicopters shall taxi under own engines power from RWY 05/23 to intersection of TWY B and TWY C or to junction of TWY C and the apron, then helicopters shall be towed to stands B1-B12. Taxiing onto TWY B from stands B1-B12 is not permitted.

When stands 52-55 are occupied by ACFT, taxiing via TWY D segment, adjoining cargo apron, shall be executed at minimum speed strictly along the marking.

7. Removal of disabled ACFT

Responsibility for removal of disabled ACFT is placed on the ACFT operator, AD operator and local office of the Federal Air Transport Agency.

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

Training and practice flights are executed upon requests of the airlines.

In case of intense air traffic in the terminal area, Flight Control Officer has the right to temporarily suspend training and practice flights.

Flight checks of ground radio technical facilities are executed H24 in compliance with the requirements of the Manual on flight checks of ground facilities for radio technical support of flights and communication facilities.

9. Helicopter traffic – limitation

Take-off from and landing on the HELIPAD shall be carried out in the day-time only.

Take-off from and landing on the HELIPAD shall be executed as vertical take-off/landing up to altitude/height 500 ft/(50) m. Approach of HEL shall be carried out according to the established procedures up to altitude/height 500 ft/(50) m over RWY 05/23 THR, with further turn to the HELIPAD. Air taxiing to the HELIPAD shall be executed at 500 ft/(50) m.

Departure procedure after take-off from HELIPAD: climb to 500 ft/(50) m, proceed to RWY 05/23 THR, then according to the established departure procedure.

Take-off and landing of HEL at night shall be carried out from/on RWY 05/23.

If meteorological conditions deteriorating visibility to the value below the minimum take-off value are present on a part of RWY, the pilot-in-command is permitted to take off from and land onto the part of RWY, where meteorological conditions correspond to the specified minimum, by arrangement with TWR controller. Responsibility for the safety of flight under the above-mentioned conditions is imposed on the pilot-in-command.

Учитывая местные условия зимой (наличие зоны наиболее плотного морозного тумана только вблизи Якутска) при взлёте по ППП командирам вертолётов после набора высоты 1000 фт/(200) м с МКвзл=053° или 2300 фт/(600) м с МКвзл=233° при наличии условий ПВП разрешается перейти на полёт по ПВП по согласованию с диспетчером ДПК.

UEEE АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Эксплуатационные приемы снижения шума при взлете и заходе на посадку выполняются экипажами всех типов ВС в ночное время с 1400 до 2100 UTC. Отклонение от этих приемов может быть разрешено по условиям безопасности полётов, или, если эти приемы противоречат РЛЭ ВС. Указанные приемы делятся на два вида: эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлёта и набора высоты, и эксплуатационные приемы снижения шума при заходе на посадку.

Служба ОВД выбирает направление ВПП, на котором во время начального этапа взлёта и конечного этапа захода на посадку воздействие шума минимально. Снижение шума не считается определяющим фактором при наличии следующих условий:

1. если на ВПП снег, слякоть, лёд и т.д.;
2. при посадке в условиях, когда высота нижней границы облаков составляет не менее 850 фт/(150) м, или посадке и взлёте, когда горизонтальная видимость составляет менее 1.9 километра;
3. когда боковая составляющая ветра, с учётом порывов, превышает 28 км/ч (15 узлов);
4. когда попутная составляющая ветра, с учётом порывов, превышает 9 км/ч (5 узлов);
5. когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что грозы могут повлиять на заход на посадку или вылет.

2. Использование системы ВПП в дневное (ночное) время

С учётом аэронавигационной и метеорологической обстановки приоритетным является взлёт с ВПП 05. При работе с ВПП 23 воздушные суда категории С и D должны производить взлёт от начала ВПП в соответствии с Методикой бесшумного взлёта, определённой рекомендациями РЛЭ.

С учётом аэронавигационной и метеорологической обстановки приоритетным направлением посадки является посадка на ВПП 23.

3. Ограничения на взлет

На этапе выполнения взлёта и набора высоты 1800 фт/(450) м:

- установить взлётный режим работы двигателей;
- установить закрылки во взлётное положение;
- производить набор высоты со скоростью $V_2 + 20-40$ км/ч;
- с высоты 700 фт/(115) м до высоты 1000 фт/(200) м выполнять развороты с креном 15°, а с высоты 1000 фт/(200) м – с креном 25°.

На высоте 1800 фт/(450) м при сохранении положительной вертикальной скорости набора, уменьшить режим работы двигателей до номинального значения.

С высоты 1800 фт/(450) м до высоты 3300 фт/(900) м набор производить со скоростью $V_2 + 20-40$ км/ч.

На высоте 3300 фт/(900) м разогнать ВС до скорости уборки механизации.

Дальнейший набор высоты производить в соответствии с РЛЭ.

Taking into account local winter conditions (densest frosty fog area near Yakutsk only), pilots of HEL, executing IFR take-off, are permitted to change to VFR flight under appropriate VFR conditions upon reaching 1000 ft/(200) m on take-off heading 053° or 2300 ft/(600) m on take-off heading 233°, by arrangement with "Yakutsk-Radar" controller.

UEEE AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

Noise abatement procedures during take-off and approach shall be executed by the flight crews of all ACFT types at night-time from 1400 till 2100 UTC. Deviation from the indicated procedures is permitted only to ensure safety of flight operations, or in case the procedures contradict the requirements of the Aeroplane Flight Manual. Noise abatement procedures include noise abatement take-off and climb procedure, and noise abatement approach procedure.

ATS unit determines runway direction in order to minimise noise impact during the initial departure and final approach phases of flight. Noise abatement shall not be a determining factor under the following circumstances:

1. runway is covered with snow, slush, ice, etc.;
2. during landing, when the height of cloud base is not less than 850 ft/(150) m, or during landing and take-off, when horizontal visibility is less than 1.9 km;
3. when crosswind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt);
4. when tailwind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt);
5. when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that thunderstorms may affect aircraft approach or departure.

2. Use of the runway system during the day (night) period

RWY 05 is preferential for take-off, considering aeronautical and meteorological situation. When executing take-off from RWY 23, CAT C and D ACFT must take off from RWY beginning in accordance with the noise abatement take-off procedure defined by the requirements of the Aeroplane Flight Manual.

RWY 23 is preferential for landing, considering aeronautical and meteorological situation.

3. Take-off restrictions

During take-off and climb to 1800 ft/(450) m the following is required:

- set take-off power of all engines;
- set flaps to take-off configuration;
- climb at speed $V_2 + 20-40$ km/h;
- turns of ACFT at altitude/height from 700 ft/(115) m to 1000 ft/(200) m shall be executed with a bank 15°, above 1000 ft/(200) m - with a bank 25°.

Engines power shall be reduced to rated power at 1800 ft/(450) m maintaining a positive rate of climb.

Climb from 1800 ft/(450) m to 3300 ft/(900) m shall be executed at speed $V_2 + 20-40$ km/h.

At 3300 ft/(900) m ACFT shall be accelerated to the indicated airspeed of high-lift device retraction.

Climb shall be continued in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

4. Ограничения на посадку

Ограничений на посадку нет.

УЕЕЕ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

1.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Подготовительный этап процедур LVP:

- значение RVR менее 600 м (хотя бы в одной из трёх точек измерения видимости) и/или высота нижней границы облачности (вертикальная видимость) равна или ниже 60 м.

Процедуры в условиях ограниченной видимости инициируются руководителем полётов при поступлении информации о дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 метров и/или нижней границы облачности (НГО) ниже 60 м.

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

Заход на посадку и посадка по приборам по категории II не разрешается, если не предоставляется информация о RVR. При значениях RVR от 2000 м до 150 м (включительно) диспетчер сообщает экипажу ВС значение RVR зоны приземления до точки входа в глиссаду (ТВГ). Значение RVR в середине ВПП и в конце ВПП передаются, если хотя бы одно из значений менее 550 м, или эти значения запрошены экипажем ВС.

Если значение сообщенной метеорологической видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку не продолжается ниже высоты начала конечного этапа захода на посадку.

При условиях, не соответствующих эксплуатационному минимуму аэродрома, посадка (взлёт) производится по решению КВС.

Если при достижении DA/H или MDA/H, КВС установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами, КВС имеет право выполнить посадку.

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП.

Процедуры при взлёте

По требованию командира ВС руление ВС по РД и маршрутам руления осуществляется за машиной сопровождения или буксировкой.

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости запрещается:

- выполнять взлёт не от начала ВПП;
- выполнять взлёт без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчеров службы ОВД.

При вылете маршрут руления воздушного судна к линии предварительного старта ВПП 05/23 на РД В, D определяется диспетчером ДПР. По требованию командира ВС производится буксировка ВС.

Процедуры при посадке

После посадки воздушного судна ВПП 05/23 считается свободной, когда ВС пересечет границу критической зоны ILS (по докладу экипажа).

4. Landing restrictions

NIL.

УЕЕЕ АД 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

1.1 Procedures for low visibility operations

Preparation for LVP implementation:

- RVR value is less than 600 m (at least at one of the three observation points) and/or the height of cloud base (vertical visibility) is 60 m or less.

Flight Control Officer initiates application of LVP after obtaining information that current RVR value is less than 550 m and/or cloud base (vertical visibility) is less than 60 m.

Flight crews are informed about LVP implementation via ATIS or by the ATS unit using the following phrase: "*Low visibility procedures in progress. Check your minimum*".

When information about RVR values is not provided, category II instrument approach and landing are prohibited. When RVR is 2000 m – 150 m (inclusive) the controller reports to the flight crew the RVR value at the touchdown zone of the runway up to the point of interception of the glide path. RVR value at mid-point and stop end of the RWY are transmitted, if at least one of the values is less than 550 m or the values are requested by the flight crew.

If the value of reported meteorological visibility or reference RVR is below the operational minimum for landing, the approach shall not be continued below the altitude/height of the beginning of the final approach segment.

If conditions do not conform to the aerodrome operational minimum, landing (take-off) shall be executed by the decision of the pilot-in-command.

If the required visual reference to the ground is established upon reaching DA/H or MDA/H, the pilot-in-command can execute landing.

When LVP are in force, not more than one ACFT may be present on TWY or RWY.

Take-off in low visibility conditions

Taxiing via TWY and taxi routes is executed after the "Follow-me" vehicle or by towing upon request of the pilot-in-command.

When LVP are in force, it is PROHIBITED:

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

Flight crew shall read back all instructions of the ATS unit controllers.

In case of take-off from RWY 05/23, taxi route to runway-holding positions on TWYs B, D is assigned by GND controller. Towing of the ACFT is executed upon request of the pilot-in-command.

Landing in low visibility conditions

After ACFT landing, RWY 05/23 is considered vacant, when ACFT vacates ILS critical area (after report of the flight crew).

РД В, D считаются свободными, когда экипаж ВС доложит о прибытии на стоянку, указанную ему диспетчером ДПР.

Особенности ОВД в условиях применения процедур LVP

Для защиты критических зон ILS диспетчеры ДПК и СДП обеспечивают эшелонирование между прибывающими и вылетающими ВС, соблюдая следующие условия:

- если прибывающее ВС выполняет заход на посадку, вылетающее ВС должно выполнить взлёт до момента начала прибывающим ВС разворота на посадочный курс с выходом на конечный участок захода на посадку;

- если прибывающее ВС выполняет заход на ВПП 23, вылетающее ВС с ВПП 05 может выполнить взлёт не менее чем за 5 минут до расчётного времени выхода прибывающего ВС на начало ВПП 23.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчеров ДПР и СДП (в своей зоне ответственности).

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

Прекращение действия процедур LVP

Значение RVR более 550 м (во всех трёх точках измерения видимости).

Процедуры в условиях ограниченной видимости прекращаются сообщением руководителя полётов по каналам связи и исключением из сообщения АТИС фразы: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости*».

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

При действии процедур в условиях ограниченной видимости используются ВПП 05/23, РД В, РД D.

2. Процедуры полётов по ППП

Информацию о возможности захода на посадку по ILS экипаж ВС получает из сводки АТИС. При намерении выполнить заход, отличный от ILS, экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД и получить подтверждение. При невозможности выдерживания SID/STAR RNAV (GNSS) экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД.

В этом случае орган ОВД обязан назначить SID/STAR с применением обычных средств навигации или применить процедуру векторения. При следовании по SID/STAR экипаж ВС обязан соблюдать линию пути, вертикальный профиль и ограничения по скорости, опубликованные на картах SID/STAR.

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального и продольного эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов и назначение безопасных эшелонов (высот) возлагается на органы ОВД. При необходимости, например, в случае перегруженности аэродрома, прибывающие ВС могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с неблагоприятными атмосферными условиями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

TWYs B, D are considered vacant when flight crew reports occupation of stand, assigned by GND controller.

Peculiarities of ATS during application of LVP

In order to protect ILS critical areas, "Yakutsk-Radar" and "Yakutsk-Start" controllers provide separation between arriving and departing ACFT, observing the following conditions:

- if the arriving ACFT is executing approach, the departing ACFT shall perform take-off before the arriving ACFT has started its final turn leading to final approach;

- if the arriving ACFT is executing approach to RWY 23, ACFT departing from RWY 05 may execute take-off not less than 5 minutes before the arriving ACFT is estimated to be over the beginning of RWY 23.

The responsibility for assignment of taxi routes on the manoeuvring area is placed on "Yakutsk-Ground" and "Yakutsk-Start" controllers (in their area of responsibility).

The responsibility for RWY incursion and nonadherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area is placed on the flight crew.

LVP cancellation

LVP are cancelled, when RVR is above 550 m (at all three observation points).

LVP are cancelled by the report of the Flight Control Officer, transmitted via communication channels and exclusion of the phrase: "*Low visibility procedures in progress*" from ATIS broadcast.

1.2 RWY and appropriate equipment approved to support low visibility procedures

RWY 05/23, TWY B, TWY D are used when LVP are in force.

2. Procedures for IFR flights

Flight crew obtains information about possibility to execute ILS approach from ATIS broadcast. If flight crew intends to execute an approach other than ILS approach, flight crew must report to ATS unit and obtain confirmation. If unable to maintain RNAV (GNSS) SID/STAR flight crew must report to the ATS unit.

In this case ATS unit must assign SID/STAR based on conventional navigation aids or apply vectoring. When following SID/STAR procedures, flight crew must maintain track, vertical profile and speed restrictions published on SID/STAR charts.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes/heights) in accordance with rules of vertical and longitudinal separation maintaining the established intervals. ATS units are responsible for providing the established intervals between ACFT and assigning safe flight levels (altitudes/heights). When deemed necessary, for example in case of AD congestion, arriving ACFT can be instructed to hold in one of the holding areas. Change of flight level shall be executed by ATS unit instruction. If a threat to flight safety occurs at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, ACFT equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at own discretion immediately reporting to the ATS unit.

3. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного и вторичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль осуществляется на всех высотах с использованием радиолокаторов ОРЛ-А и ОРЛ-Т. Для контроля по направлению используется АРП.

4. Потеря радиосвязи

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

UEEE AD 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц. Основные места концентрации перелетных птиц наблюдаются по долине реки Лена. Богатый растительный покров и климатические условия способствуют сосредоточению в районе аэродрома различных птиц (чаек, уток, коршунов и др.). Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 10 м до 1000 м.

Сезонная

Массовый перелет отмечается с мая по 10 июня и с 9 сентября по 2 октября. Основные направления миграции весной: с юго-запада на северо-восток; осенью: в обратном направлении.

Суточная

Наибольшую опасность представляют утренние часы (0500-0900), вечерние (1700-2000).

2. Полётно-информационное обслуживание

1. Прилетающие и вылетающие воздушные суда обеспечиваются метеорологической и полётной информацией в районе аэродрома по каналам автоматической передачи погоды АТИС и по каналам радиосвязи органами ОВД по запросу экипажа.

2. Орган ОВД передаёт экипажу информацию, отличающуюся от передаваемой через АТИС.

3. Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

а) об изменении текущего состояния ВПП и эффективности торможения;

б) видимость (метеорологическая) улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее одного или нескольких следующих значений: 800 м, 1000 м, 1800 м, 2000 м, 3000 м;

с) дальность видимости на ВПП (RVR) улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 150 м, 200 м, 300 м, 350 м, 400 м, 550 м, 600 м, 700 м, 800 м, 1000 м, 1500 м, 1800 м, 2000 м;

д) высота нижней границы облаков (вертикальной видимости) при количестве 3 октанта и более достигает или превышает, или становится менее одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 40 м, 50 м, 60 м, 80 м, 100 м, 120 м, 200 м, 450 м; небо закрыто и вертикальная видимость достигает или превышает, или становится менее одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 40 м, 50 м, 60 м, 80 м, 100 м, 120 м, 200 м, 450 м; наблюдается закрытие (частичное закрытие)/открытие телемачты (при ВНГО ниже (240) м, любом количестве облачности и видимости 10 км);

3. ATS surveillance procedures

Radar control and ATS using primary and secondary surveillance radar

Radar control is provided at all altitudes/heights by means of TAR and RSR. ADF is intended for identification of the relative bearing of an ACFT.

4. 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.

UEEE AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. Bird concentrations are observed along the Lena river valley. The rich vegetation cover and climatic conditions favour the concentration of various birds (gulls, ducks, kites, etc.) in the vicinity of the aerodrome. Most birds fly at height from 10 m to 1000 m.

Seasonal bird migration

Mass bird migration occurs from May to 10 June and from 9 September to 2 October. Main directions of bird migrations in spring: from south-west to north-east, in autumn – backwards.

Daily bird migration

Bird migrations in morning (0500-0900) and evening (1700-2000) hours are considered the most dangerous.

2. Flight Information Service

1. Arriving and departing ACFT are provided with meteorological and flight information in the terminal area via ATIS channels and channels of radio communication by ATS units upon request of the flight crew.

2. ATS unit provides flight crew with information, other than the information included in ATIS broadcast.

3. The ATS unit timely informs the flight crew about:

а) change of the runway surface condition and braking action;

б) visibility (meteorological) is improving and changes to or passes through one or more of the following values, or when the visibility is deteriorating and passes through one or more of the following values: 800 m, 1000 m, 1800 m, 2000 m, 3000 m;

с) runway visual range (RVR) is improving and changes to or passes through one or more of the following values, or when RVR is deteriorating and passes through one or more of the following values: 150 m, 200 m, 300 m, 350 m, 400 m, 550 m, 600 m, 700 m, 800 m, 1000 m, 1500 m, 1800 m, 2000 m;

д) height of cloud base (vertical visibility) by cloud amount of 3 oktas or above, reaches or exceeds, or drops below one or more of the following values: 30 m, 40 m, 50 m, 60 m, 80 m, 100 m, 120 m, 200 m, 450 m; when the sky is obscured and the vertical visibility changes to or exceeds, or when vertical visibility is deteriorating and passes through one or more of the following values: 30 m, 40 m, 50 m, 60 m, 80 m, 100 m, 120 m, 200 m, 450 m; when the TV mast is obscured (partly obscured)/visible (when height of cloud base is below (240) m, any amount of clouds is present and visibility is 10 km);

е) о возникновении неблагоприятных атмосферных условий:

- направление ветра изменилось на 30° (при скорости ветра 5 м/сек и более и до, и после изменения);
- скорость ветра 5 м/сек и более при направлении 020°-080°;
- скорость ветра 5 м/сек и более при направлении 200°-260°;
- скорость ветра у земли превышает 10, 15, 25 м/сек независимо от направления;

ф) в случае начала, прекращения или изменения интенсивности любого из следующих явлений погоды: замерзающие осадки, умеренные или сильные осадки (в том числе ливневого типа), гроза (с осадками), пыльная буря, воронкообразное облако; в случае начала или прекращения любого из следующих явлений погоды:

- замерзающий туман, гроза (без осадков), пыльный, песчаный или снежный поземок, пыльная, песчаная или снежная низовая метель, шквал;
- наблюдается слабое, умеренное или сильное обледенение;
- умеренная или сильная турбулентность;
- сдвиг ветра;
- отмечается изменение значения атмосферного давления, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере в гектапаскалях (гПа), на уровне порога ВПП в мм рт. ст. или в гектопаскалях (гПа).

e) occurrence of adverse weather conditions, such as:

- wind direction has changed by 30° (wind speed before and after the change being 5 m/s and more);
- wind direction of 020°-080° with a wind speed of 5 m/s and more;
- wind direction of 200°-260° with a wind speed of 5 m/s and more;
- surface wind speed exceeds 10 m/s, 15 m/s, 25 m/s regardless of the direction;

f) when the onset, cessation or change in intensity of any of the following weather phenomena occurs: freezing precipitation, moderate or heavy precipitation (including showers), thunderstorm (with precipitation), duststorm, funnel cloud; when the onset or cessation of any of the following weather phenomena occurs:

- freezing fog, thunderstorm (without precipitation), low drifting dust, sand or snow, blowing dust, sand or snow, squall;
- light, moderate or severe icing;
- moderate or severe turbulence;
- wind shear;
- change in the atmospheric pressure value set to mean sea level based upon the standard atmosphere in hectapascals (hPa), at the RWY THR - in mm Hg or in hectopascals (hPa).

УЕЕЕ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UEEE AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UEEE-31 AD 2.1 UEEE-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 05/23	AD 2.1 UEEE-33
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 23	AD 2.1 UEEE-37
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UEEE-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UEEE-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UEEE-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 05	AD 2.1 UEEE-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 23	AD 2.1 UEEE-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05	AD 2.1 UEEE-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 23	AD 2.1 UEEE-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 23	AD 2.1 UEEE-89
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I/II RWY 23	AD 2.1 UEEE-97
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB, NDB RWY 05	AD 2.1 UEEE-99
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB RWY 23	AD 2.1 UEEE-100
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 05/23	AD 2.1 UEEE-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UEEE-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 23	AD 2.1 UEEE-140
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UEEE-141
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 23	AD 2.1 UEEE-142
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UEEE-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 23	AD 2.1 UEEE-148
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UEEE-149
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 23	AD 2.1 UEEE-150
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 05	AD 2.1 UEEE-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 23	AD 2.1 UEEE-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 05	AD 2.1 UEEE-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 23	AD 2.1 UEEE-158
VFR Departure Chart RWY 05	AD 2.1 UEEE-201
VFR Departure Chart RWY 23	AD 2.1 UEEE-202
VFR Arrival Chart RWY 05	AD 2.1 UEEE-203
VFR Arrival Chart RWY 23	AD 2.1 UEEE-204