

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

УУБП БРЯНСК
UUBP BRYANSK

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на AD ARP coordinates and site at AD	531252с 0341033в. В центре ВПП 531252N 0341033E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	14 км ЮЗ г. Брянск 14 KM SW of Bryansk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	665 фт/203 м/15.0°C 665 FT/203 M/15.0°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	18 м 18 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	10°В(2019)/7.2°В 10°E(2019)/7.2°E
6.	Администрация AD: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Международный аэропорт «Брянск», Россия, 241522, Брянская область, мкр Брянский, с.п. Добрунское, с. Октябрьское, ул. Авиаторов, 1 JSC "Bryansk International Airport", 1, Ulitsa Aviatorov, Selo Oktyabrskoye, Selskoye Poseleniye Dobrunskoye, Mikrorayon Bryanskiy, Bryanskaya Oblast, 241522, Russia Тел./Tel: (4832) 64-38-18 Факс/Fax: (4832) 59-00-80 AFTN: УУБПЫДЫЬ / UUBPYDYX E-mail: info@bzk-aero.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУБП АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UUBP AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация AD AD Administration	ПН-ПТ: 0500-1400 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0500-1400 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	По предварительному запросу за 24 часа PPR 24 HR
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	0500-1500
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	0500-1400
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	0500-1500
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	0600-1500
8.	Заправка топливом Fuelling	0500-1500
9.	Обслуживание Handling	0500-1400
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	0500-1500
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0600-1500 AD OPR HR: 0600-1500 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR 3. Обеспечение запасным, прием ВС вне расписания и между- народных рейсов осуществляется по предварительному со- гласованию за 24 часа. Available as alternate, arrival of non-scheduled and international flights by prior arrangement 24 hours before arrival. 4. Информация о состоянии рабочей площади аэродрома передаётся круглосуточно. Information about condition of AD movement area is provided H24.

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	нет NIL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 TS-1
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	ТЗ-22 – 2 шт. TZ-22 – 2 units
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУБП АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UUBP AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	В городе In the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больница в г. Брянске Aid post in the airport Terminal, hospital in Bryansk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Почтовое отделение в с. Октябрьское Post office in Oktyabrskoye settlement
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУБП АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UUBP AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 6 H24, CAT 6
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Автомобили «Нива» и Газ-66 оборудованные радио и громкой связью; Аварийно-техническая аптечка - 1 шт; Пожарные машины - 3 шт. NIVA and GAZ-66 motor vehicles equipped with radio and loud speaker; Emergency maintenance kit - 1 unit; Fire fighting vehicle - 3 units.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУБП АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UUBP AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Универсальная снегоуборочная машина - 1 шт; Автогрейдер - 1 шт; Шнекоротор - 1 шт; Разбрасыватель реагента - 1 шт. All-purpose snow fighting vehicle - 1 unit; Autograder - 1 unit; Rotary snowplough - 1 unit; Gritting vehicle - 1 unit.
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1. ВПП, уширения ВПП, РД А, перрон 1, спланированные участки от кромок ВПП на ширину 10 м. 2. Перрон 2, РД В, МС 6-11 (грунт), спланированные участки от кромок РД А, РД В. 3. Спланированные участки от кромки ВПП на ширину 15 м, 1/2 СЗ 16/34, патрульные дороги, дороги к средствам посадки, зоны КРМ и ГРМ, привокзальная площадь.

		<p>1. RWY, RWY turn pads, TWY A, Apron 1, shoulders from RWY edges to a width of 10 M.</p> <p>2. Apron 2, TWY B, stands 6-11 (grass), shoulders from TWY A, TWY B edges.</p> <p>3. Shoulders from RWY edges to a width of 15 m, 1/2 of RWY 16/34 CWY, patrol roads, roads to landing aids, LOC and GP areas, terminal forecourt.</p>
	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон 1 / Apron 1: цементобетон / Cement-Concrete, PCN 26/R/B/W/T Перрон 2 / Apron 2: цементобетон / Cement-Concrete, PCN 22/R/C/W/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: А - 23 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 24/R/B/W/T В - 15 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 17/R/C/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Alimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, runway side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУБП АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UUBP 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

УУБП АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UUBP AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Брянск 4 разряда ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Bryansk Aeronautical Meteorological Station (Civil), Class 4 Federal State Budgetary Institution «Aviamettelekom of Roshydromet»
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» 9 часов Federal State Budgetary Institution «Aviamettelekom of Roshydromet» 9 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 фактической погоды и прогнозов по аэродромам рус, англ AD METAR, TAF charts and texts RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Карты особых явлений погоды, высотные карты ветра и температуры, сообщения об опасных явлениях Significant weather charts, upper wind and temperature charts, SIGMET
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Выносное индикаторное устройство системы АМИС-РФ Remote display unit of the aerodrome meteorological information and measurement system (AMIS-RF)
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

УУБП АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UUBP AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE BRG MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
16	171°21'08" 161°	2400x42	PCN 24/R/B/W/T Reinforced Concrete	531330.39N 0341023.69E --- 16 M	THR 665 FT / 202.7 M TDZ 665 FT / 202.7 M
34	351°21'08" 341°	2400x42	PCN 24/R/B/W/T Reinforced Concrete	531213.64N 0341043.13E --- 16 M	THR 644 FT / 196.4 M TDZ 650 FT / 198.3 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY - SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x300	2700x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	200x300	2700x300	имеется/AVBL	

УУБП АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UUBP 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
16	2400	2800	2400	2400	нет/NIL
34	2400	2600	2400	2400	нет/NIL

УУБП АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UUBP AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16	SALS 895 M LIL	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2400 M, 60 M 1800 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
34	SALS 930 M LIL	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2400 M, 60 M 1800 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УУБП АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UUBP AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД А. Осевых нет Edge: TWY А. Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются / на резервную сеть – 1 сек., на дизель-генератор – 30 сек. AVBL/backup power grid – 1 sec., diesel generator – 30 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУБП АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UUBP AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	КТА ВПП 531252.0N 0341033.4E – ARP RWY 531252.0N 0341033.4E –
2.	Превышение TLOF/FATO м фт TLOF and/or FATO elevation M FT	656 FT /200 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 200x42 м, армобетон, PCN 24/R/B/W/T Rectangle 200x42 M, Reinforced Concrete, PCN 24/R/B/W/T
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	Истинный пеленг / true bearing FATO 171.35°/351.35°
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	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУБП АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UUBP AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Брянск диспетчерская зона / Bryansk CTR: 533300N 0342000E – 532442N 0345130E – 531700N 0345600E – 530118N 0342700E – 525454N 0335806E – 530700N 0334500E – 531330N 0334600E – 532600N 0340400E – 533300N 0342000E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Брянск диспетчерская зона / Bryansk CTR: От земли до FL090 / GND - FL090
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Брянск-Вышка рус, англ Bryansk-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	5000 фт/- 5000 FT/-
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУБП АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UUBP AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 122.900 124.000		Аварийная частота Emergency FREQ Резервная частота Reserve FREQ
Вышка TWR	Брянск-Вышка Bryansk-Tower	118.500	0600-1500	нет NIL
	Брянск-Перрон Bryansk-Apron	119.200	0600-1500	Связь с наземным техническим персоналом Communication with ground maintenance service
	Брянск-Транзит Bryansk-Transit	131.900	0600-1500	нет NIL
АТИС ATIS	Брянск- АТИС Bryansk- ATIS	124.200	0400-1500	рус / RUS англ / ENG

УУБП АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UUBP 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	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 34 ILS (10°В/-) ЛОС 34 ILS (10°Е/-)	ИНУ INU	109.9	п/з O/R	531337.2N 0341022.0E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 34 GR 34		333.8	п/з O/R	531223.4N 0341032.0E		2°40', RDH 48 FT/14.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 34 LOM 34	НУ NU	325	п/з O/R	531009.2N 0341111.1E		161°MAG/3.9 KM RWY 34 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 34 LMM 34	Н N	668	п/з O/R	531143.8N 0341050.7E		161°MAG/1.0 KM RWY 34 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 16 LOM 16	ОД OD	325	п/з O/R	531535.5N 0340952.8E		341°MAG/3.9 KM RWY 16 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 16 LMM 16	О O	668	п/з O/R	531358.7N 0341016.5E		341°MAG/0.9 KM RWY 16 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой спецтранспортом. Занятие ВПП производится только с разрешения диспетчера ОВД. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке.

2. Руление на места стоянки и с них

Воздушные суда заруливают на перрон 1 для стоянки самостоятельно по РД А, на перрон 2 по РД А и В, либо за машиной сопровождения. Заруливание на место стоянки производится по разрешению диспетчера ОВД. РД В не имеет ночной маркировки.

На конкретное место стоянки ВС заруливает под контролем наземного технического персонала.

2.1 Прибытие.

Прибывшие воздушные суда заруливают на перрон 1 для стоянки на тяге собственных двигателей по РД А, на перрон 2 по РД А и В. При занятии РД А блокируется занятие ВПП. Если экипаж по какой-либо причине не может освободить ВПП или РД А, он сразу информирует об этом диспетчера ОВД. В случае когда требуется установка прибывающего ВС буксировкой, экипаж сообщает об этом диспетчеру ОВД. Буксировка ВС производится под контролем наземной технической бригады.

2.2. Отправление.

Запрос экипажа ВС на запуск двигателей означает, что КВС принял решение на полет, ВС технически исправно, экипаж прослушал информацию АТИС. При соответствующем разрешении на использование воздушного пространства диспетчер ОВД дает разрешение на запуск двигателей.

Убывающие воздушные суда выруливают на ВПП с перрона 1 на тяге собственных двигателей по РД А, а с перрона 2 по РД В и А. При занятии РД А блокируется занятие ВПП. В случае когда требуется буксировать ВС, экипаж сообщает об этом диспетчеру ОВД. Буксировка ВС производится под контролем наземной технической бригады.

При необходимости обработки ВС ПОЖ, экипаж запрашивает обработку у Брянск-Транзит на частоте 131.900 МГц. Обработка производится на месте стоянки.

3. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов на аэродроме Брянск определена на грунте, западнее РД В, стоянки 9,10,11. Степень пригодности стоянок определяет специалист аэродромной службы. Заруливание происходит под контролем наземного технического персонала. Также для стоянки используется перрон 1 и 2.

4. Зона стоянки для вертолетов

Зона стоянки вертолетов на аэродроме Брянск определена на грунте, западнее РД В, стоянки 6,7,8. Степень пригодности стоянок определяет специалист аэродромной службы. Заруливание или перемещение происходит под контролем наземного технического персонала. Так же для стоянки используется перрон 1 и 2. Для стоянки вертолета R-66 авиакомпании «Баркол» используется специализированная стоянка 12.

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

Movement of aircraft at the aerodrome shall be executed under own engines power or by towing using special tow tractors. RWY occupation shall be executed only by clearance of ATS unit controller. Taxiing and towing shall be executed in accordance with the established marking.

2. Taxiing to and from stands

ACFT shall taxi into apron 1 for parking under own engines power via TWY A, to apron 2 via TWY A and B, or after «Follow-me» vehicle. Taxiing into stand shall be executed by clearance of ATS unit controller. TWY B is not equipped with night marking.

ACFT shall taxi into specific stand under control of ground maintenance personnel.

2.1 Arrival

Arrived ACFT shall taxi onto apron 1 for parking under own engines power via TWY A; onto apron 2 via TWY A and B. During occupation of TWY A occupation of RWY shall be blocked. If by any reason flight crew cannot vacate RWY or TWY A, it is immediately reported to ATS unit controller. In case if parking of arriving ACFT must be executed by towing, flight crew shall report about that to ATS unit controller. ACFT towing is executed under control of ground maintenance team.

2.2 Departure

Flight crew's request for engines start-up means that the pilot-in-command has made decision to execute flight, ACFT is technically serviceable, flight crew has listened to the ATIS. When the appropriate clearance for use of the airspace is obtained, ATS unit controller issues clearance for engines start-up.

Departing ACFT shall taxi onto RWY from apron 1 under own engines power via TWY A, and from apron 2 via TWY B and A. During occupation of TWY A occupation of RWY shall be blocked. In case if towing of ACFT is required, flight crew reports about that to ATS controller. ACFT towing is executed under control of ground maintenance team.

If ACFT de-icing treatment with de-icing fluids is required, flight crew shall request de-icing from «Bryansk-Transit» on frequency 131.900 MHz. De-icing treatment shall be executed on stand.

3. Parking area for light and ultralight aircraft

Parking area for light and ultralight ACFT at Bryansk AD is located on grass, to the west of TWY B, stands 9, 10, 11. Aerodrome service specialist determines stand suitability. Taxiing into stand is executed under control of ground maintenance personnel. Also, apron 1 and 2 are AVBL for parking.

4. Parking area for helicopters

Parking area for helicopters at Bryansk AD is located on grass, to the west of TWY B, stands 6, 7, 8. Aerodrome service specialist determines stand suitability. Taxiing into stand and taxiing is executed under control of ground maintenance personnel. Also, apron 1 and 2 are AVBL for parking. For parking of «Barkol» airline R-66 helicopter special stand 12 is AVBL.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

При заруливании в зимних условиях маркировка руления может быть невидима из-за снега. Экипаж ВС может запросить помощь машины сопровождения через диспетчера Вышки.

6. Ограничения при рулении

Ограничения при рулении вводятся:

- по грузонапряженности и ширине РД;
- по грузонапряженности перрона 2;
- по метеоусловиям.

7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться, с ВПП или РД производится аварийной технической бригадой.

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

Учебные и тренировочные полеты на аэродроме Брянск не производятся. Контрольные технические облеты после ТО производятся согласно ранее поданных заявок, при соответствующем разрешении на использование воздушного пространства.

9. Ограничения полетов вертолетов

Взлет и посадка вертолетов производятся только с/на ВПП согласно установленным схемам. В зависимости от ветрового режима по согласованию с диспетчером Вышки взлет и посадка производятся в вертолетной зоне против ветра.

УУБП АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Эксплуатационные приемы снижения шума выполняются экипажами всех воздушных судов.

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.

2. Использование системы ВПП в дневное время

Применение экипажами ВС режимов полетов согласно РЛЭ.

3. Использование системы ВПП в ночное время

Вводятся ограничения для взлета и посадки с 2200 до 0600 МСК для ВС типа Ту-134, Ту-154, Ил-76, Ан-12, Ан-26, не соответствующих по уровню шума требованиям приложения 16 ИКАО, за исключением литерных, медицинских и аварийно-спасательных полетов.

4. Ограничения

4.1 Ограничения на взлет

Изменение направления полета (курса) воздушного судна после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета 328 фт/100 м относительно уровня аэродрома.

Выполнение разворота воздушного судна с высоты полета 328 фт/100 м до высоты 656 фт/200 м относительно уровня аэродрома производится с креном, не превышающим 15°.

5. Apron – taxiing during winter conditions

During taxiing into stand under winter conditions taxi marking may not be visible because of snow. Flight crew may request help of «Follow-me» vehicle via TWR controller.

6. Taxiing – limitations

Taxiing limitations are implemented subject

- to PCN and width of TWY;
- to PCN of Apron 2;
- to weather conditions.

7. Removal of disabled aircraft from runways

Removal of disabled ACFT from TWY or RWY shall be executed by rescue technical team.

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

Training and practice flights are not available at Bryansk AD. Post-maintenance check flights shall be executed in accordance with previously submitted applications, when clearance for the airspace use is obtained.

9. Helicopter traffic – limitation

Helicopter take-off and landing shall be executed only from/on RWY in accordance with the established procedures. Depending on wind conditions, by agreement with TWR controller, helicopter take-off and landing are executed upwind in the helicopter area.

UUBP AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

Noise abatement procedures shall be carried out by flight crews of all ACFT.

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 the aircraft engines failure during take-off phase.

2. Use of the runway system during the day period

Use of flight modes by flight crews is AVBL in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

3. Use of the runway system during the night period

From 2200 to 0600 (Moscow time) restrictions shall be introduced for take-off and landing of the following ACFT types: Tu-134, Tu-154, Il-76, An-12, An-26, which do not meet noise level requirements of ICAO Annex 16, except special, medical and emergency rescue flights.

4. Restrictions

4.1 Take-off restrictions

Change of ACFT flight direction (course) after take-off is permitted only after reaching 328 ft/100 m AAL.

Turn of aircraft at flight height from 328 ft/100 m to 656 ft/200 m AAL shall be executed with a bank not exceeding 15°.

Выполнение разворота воздушного судна с высоты полета 656 фт/200 м относительно уровня аэродрома производится с креном 25° или угловой скоростью разворота 3°/сек.

Соблюдение минимальной скорости набора высоты не требуется, если это приводит к превышению минимально допустимого угла атаки.

4.2. Ограничения на посадку.

Применение экипажами ВС режимов полетов согласно РЛЭ.

УУБП АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры полетов по ППП

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД. 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 изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания (над ДПРМ). Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

2. Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерской зоны Брянск

2.1. Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

В диспетчерской зоне радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ДРЛ-7СМ.

Радиолокационное наведение в диспетчерской зоне Брянск осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (абсолютных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов и аэронавигационной обстановки в районе аэродрома.

2.2. Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора.

Применяется при наличии соответствующего оборудования на ВС.

3. Отказ связи

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

Turn of aircraft at 656 ft/200 m AAL shall be executed with a 25° bank or with angular speed of turn 3°/sec.

Maintaining of the minimum rate of climb is not required if it leads to exceeding the minimum permissible angle of attack.

4.2 Landing restrictions

Use of flight modes by flight crews is AVBL in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

UUBP AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Procedures for IFR flights

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, 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. Change of flight level is permitted by ATS unit instruction. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at own discretion immediately reporting it to ATS unit.

When it is necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas (over LOM). A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by a controller's clearance. It is prohibited for the controller to force the pilot-in-command to carry out VFR flights without his agreement.

2. ATS surveillance procedures within Bryansk CTR

2.1 Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar control of flights within Bryansk CTR is executed via Terminal area surveillance radar-7SM.

Radar vectoring within Bryansk CTR is executed by ATS unit, which executes direct ACFT traffic control. To manage air traffic flow, ATS unit controllers give instructions to reach specified flight levels (ALT) and assign courses to flight crews to provide separation required to execute landing, taking into account ACFT performance characteristics and aeronautical conditions within the terminal area.

2.2 Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Radar control and ATS using secondary surveillance radar is applicable if the appropriate equipment is AVBL on ACFT.

3. Communication failure

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

При необходимости, по решению командира воздушного судна, после пролета ДППМ воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета, без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонах FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома планируемой посадки и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета. Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

Если полет на аэродром назначения не связан с пересечением государственной границы России, то экипаж воздушного судна обязан произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме вне Московского узлового диспетчерского района. В этом случае он должен следовать на установленном для полета без связи эшелоне FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости

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

Используется ВПП 16/34 и все оборудование, используемое для обеспечения полетов

Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP).

Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются при фактической дальности видимости на ВПП 800 м.

5. Процедуры полетов по ПВП

Полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей.

Осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

УУБП АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Орнитологическая обстановка в окрестностях аэродрома обуславливается сезонной (июнь-сентябрь) и суточной (утро-вечер) миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 328 фт/100 м до 1968 фт/600 м над уровнем земли. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 9843 фт/3000 м.

Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и сезонные перелеты птиц. В темное время суток птицы, как правило, образуют большие скопления, что повышает опасность столкновения с ними.



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

In case of radio communication failure during IFR flight, when it is not possible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to flight plan. In this case the flight crew shall maintain the assigned flight level till crossing radio navigation fix of the planned aerodrome of landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to this time indicated in flight plan. Instrument Approach shall be carried out in accordance with the procedure established for this navigation facility. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

If the flight to the destination aerodrome does not require crossing the state border of Russia, the flight crew shall carry out landing at the nearest alternate aerodrome outside Moscow TMA. In this case aircraft must proceed at one of the flight levels established for flights without radio communication FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on flight direction.

4. Low visibility procedures

RWY and relevant equipment approved to support low visibility procedures

RWY 16/34 and all equipment, which is used for flight operations, are AVBL.

Weather conditions for LVP application

Low visibility procedures are applied when actual RVR is 800 M.

5. VFR flight procedures

The flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground.

A two-way radio communication shall be maintained on the prescribed frequency.

Pilot-in command must follow VFR and timely report the necessity of changing to IFR flight to the ATS unit.

UUBP AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal (june-september) and daily (morning-evening) bird migration. The majority of birds migrate at heights from 328 ft/100 m to 1968 ft/600 m above ground level. Certain bird species may fly at heights up to 9843 ft/3000 m.

Morning, evening and seasonal migrations of birds present the greatest hazard. In dark hours birds usually create large concentrations, increasing risk of collision.

2. Передача информации.

Информация об орнитологической и метеорологической обстановке передается в информации АТИС на частоте 124.200МГц. на русском и английском языке.

Все прилетающие и вылетающие воздушные суда обеспечиваются метеорологической и полетной информацией в районе аэродрома. В сводку METAR о состоянии ВПП включена информация об измеренном коэффициенте сцепления.

Орган ОВД передает экипажу информацию, отличающуюся от передаваемой АТИС.

2. Information broadcast

Information on ornithological and weather situation is broadcasted via ATIS on frequency 124.200 MHz in Russian and English.

All arriving and departing ACFT shall be provided with weather and flight information in the vicinity of the aerodrome. METAR, which contains RWY condition, includes information on changed friction coefficient.

ATS unit provides flight crew with information, which differs from the information broadcasted via ATIS.

УУБП АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UUBP AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UUBP-31 AD 2.1 UUBP-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 16/34	AD 2.1 UUBP-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UUBP-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UUBP-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UUBP-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 16	AD 2.1 UUBP-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 34	AD 2.1 UUBP-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 16	AD 2.1 UUBP-71
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 16	AD 2.1 UUBP-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 34	AD 2.1 UUBP-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 16	AD 2.1 UUBP-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 34	AD 2.1 UUBP-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z, LOC Z RWY 34	AD 2.1 UUBP-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y, LOC Y RWY 34	AD 2.1 UUBP-98
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 16	AD 2.1 UUBP-99
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 34	AD 2.1 UUBP-100
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 16	AD 2.1 UUBP-101
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 34	AD 2.1 UUBP-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 16	AD 2.1 UUBP-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 34	AD 2.1 UUBP-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB W RWY 34	AD 2.1 UUBP-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB V RWY 34	AD 2.1 UUBP-106
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 16/34	AD 2.1 UUBP-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 16	AD 2.1 UUBP-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 34	AD 2.1 UUBP-140
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 16	AD 2.1 UUBP-141
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 16	AD 2.1 UUBP-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 34	AD 2.1 UUBP-148
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 16	AD 2.1 UUBP-155
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 34	AD 2.1 UUBP-156