

УНКЛ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
UNKL AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.УНКЛ КРАСНОЯРСК  
UNKL KrasnoyarskУНКЛ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
UNKL AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	561023с 0922936в 561023N 0922936E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	27 км С3 г. Красноярск 27 KM NW of Krasnoyarsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	941 фт/ 287 м/ 26°C 941 FT/ 287 M/ 26°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-38 м -38 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	4°В (2018)/ 1.2'З 4°E (2018)/ 1.2'W
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	ООО «Аэропорт Емельяново», Россия, 663013, Красноярский край, Емельяновский район Limited liability company "Yemelyanovo Airport", Yemelyanovskiy Rayon, Krasnoyarskiy Kray, 663013, Russia Тел./Tel.: (391) 228-61-99 Факс/Fax: (391) 228-61-24 E-mail: office@kja.aero AFTN: УНКЛКОЛЬ / UNKLKOXX
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

УНКЛ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
UNKL AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0130-1000 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0130-1000 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 7 часов LT = UTC + 7 HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов до 3.5 тонн Equipment for handling of cargo up to 3.5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	TC-1, PT/МС-8П, СМ-4.5 TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT/MS-8P, SM-4.5
3.	Средства заправки топливом/емкость/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Противообледенительная жидкость – тип I, IV Специальная аэродромная машина – JBT Tempest Type I de-icing, type IV anti-icing fluids JBT Tempest de-icing vehicle
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	Имеются AVBL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УНКЛ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.  
UNKL AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта на 102 места, гостиницы в городе Airport hotel with 102 pax capacity, hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, больницы в г. Красноярске Medical post in the Airport Terminal, rest room, hospitals in Krasnoyarsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 H24, CAT 8
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Недостающее эвакуационное оборудование предоставляется перевозчиком The required recovery equipment not AVBL at the aerodrome is provided by the air carrier
4.	Примечания Remarks	Оборудование для эвакуации ВС типа B737, B747, B757, B767 и их модификаций на АД отсутствует. В случае повреждения ВС оборудование предоставляется авиакомпаниями. Equipment for removal of B737, B747, B757, B767 ACFT and their modifications is not AVBL at AD. Airline provides equipment for removal of disabled ACFT, if required.

УНКЛ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.  
UNKL AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Распределитель хим. реагента Chemical reagent sprayer
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p><b>1-я очередь:</b> ВПП, спланированные части ЛП на ширину 10 м от кромки ВПП; РД B, C, D, A, M, E; зоны ГРМ и КРМ с обоих курсов; МС 1-5; зоны руления напротив МС 1-45, маршруты руления ВС на перроне по направлению от РД C до РД D, от РД C до МС 9, от РД D до МС 1-5, от РД B до МС 17, площадки для противообледенительной обработки ВС - МС 58, 36, 37; огни ССО.</p> <p><b>2-я очередь:</b> обочины РД A, B, C, D, M, E на ширину 10 м; остальные МС по согласованию очередности с ЦОУ АП (центр оперативного управления аэропорта).</p> <p><b>3-я очередь:</b> спланированные части ЛП на ширину 25 м; обочины перрона; МС МЧС; внутрипортовые дороги, подъездные пути.</p> <p>1. RWY; graded portion of RWY strip to a width of 10 m from RWY edge; TWY B, C, D, A, M, E; LOC and GP areas on both headings; stands 1-5; taxiing areas opposite stands 1-45, taxi routes on the apron from TWY C to TWY D, from TWY C to stand 9, from TWY D to stands 1-5, from TWY B to stand 17, de-icing/anti-icing areas – stands 58, 36, 37; LGT.</p> <p>2. Shoulders of TWY A, B, C, D, M, E to a width of 10 m; remaining stands by arrangement with the Airport Operational Control Centre.</p> <p>3. Graded portion of RWY strip to a width of 25 m; apron shoulders; stands designated for ACFT of the Ministry of Civil Defence, Emergencies and Disaster Relief, inner airport roads, access roads.</p>
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	MC / Stands: 1-11, 32, 33-39 цементобетон / Cement-Concrete 11A, 12-15, 18, 19, 24-31, 32A, 41-44 армобетон / Reinforced Concrete 32A, 41-44 PCN 56R/A/W/T 16, 16A, 16B, 17, 17A, 40, 40A, 40B, 45, 45A, 45B, 50, 50A, 50B армобетон / Reinforced Concrete 50, 50A, 50B PCN 56/R/B/W/T 23 асфальтобетон / Asphalt-Concrete 58 бетон/Concrete, PCN 56/R/A/W/T
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: A – 24 М, армобетон / Reinforced Concrete, PCN 58/R/B/X/T B – 24 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 82/R/B/X/T C – 24 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 70/R/B/X/T D – 23 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 70/R/B/X/T E, M – 23 М, бетон / Concrete, PCN 56/R/A/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УНКЛ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.  
UNKL 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. Указательные линии РД и система визуального управления стыковкой/размещением на стоянке - отсутствуют. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guide lines and visual docking/parking guidance system of ACFT stands – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Имеются AVBL
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	Огни защиты ВПП имеются RWY guard LGT - AVBL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УНКЛ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.  
UNKL 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 RussiaУНКЛ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.  
UNKL AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Красноярск Среднесибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеом Росгидромета» Krasnoyarsk Aeronautical Meteorological Centre, Central Siberian branch of FSBE "Aviamettelecom of Roshydromet"
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМЦ Красноярск Среднесибирского филиала ФГБУ 24 «Авиаметтелеом Росгидромета» Krasnoyarsk Aeronautical Meteorological Centre, 24 Central Siberian branch of FSBE "Aviamettelecom of HR Roshydromet"
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 30 мин TREND 30 MIN
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Устная консультация, предоставление полетной документации на электронный адрес авиакомпании по запросу экипажа. Oral consultation, provision of flight information via e-mail (using the airline e-mail address) upon request of the flight crew.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	<p>1. Прогностические карты ветра и температуры воздуха на высотах. 2. Прогностические карты особых явлений погоды для средних, высоких уровней. 3. Для полетов по ПВП выдается зональный прогноз GAMET/GAMET AMD. 4. Регулярные, специальные сводки и прогнозы погоды по аэродромам вылета, посадки и запасным. 5. Предупреждения по аэродрому вылета. 6. Предупреждения о сдвиге ветра на аэродроме вылета. 7. Сообщения SIGMET, AIRMET, AIREP, METAR, SPECI, TAF/TAF AMD.</p> <p>Рус, анг</p> <p>1. Upper wind and upper-air temperature forecast charts. 2. High-level and medium-level SIGWX forecast charts. 3. GAMET/GAMET AMD area forecast is issued for VFR flights. 4. Routine, special reports and weather forecasts for departure, landing and alternate aerodromes. 5. Departure aerodrome warnings. 6. Wind shear warnings for departure aerodrome. 7. SIGMET, AIRMET, AIREP, METAR, SPECI, TAF/TAF AMD messages.</p> <p>RUS, ENG</p>
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	<p>Кольцевые карты погоды, карты высоты тропопаузы, максимального ветра, карты опасных явлений погоды, снимки искусственных спутников земли, схемы прогнозического смещения радиозонда, донесение с борта ВС, информация с метеостанций «штормового кольца», TAF/TAF AMD, GAMET/GAMET AMD, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, местные регулярные и специальные сводки погоды, предупреждения по аэродрому вылета, предупреждение о сдвиге ветра по аэродрому вылета, метеоинформация по запросу</p> <p>S, U<sub>85</sub>-U<sub>20</sub>, P<sub>85</sub>-P<sub>20</sub>, SWH, SWM, T, WS, WV. Surface weather maps; tropopause maps (height, jet core); Significant Weather forecast charts (SIGWX); satellite images; radiosonde (weather balloon) trajectories forecast charts; air-reports; information from storm ring observatories, TAF/TAF AMD, GAMET/GAMET AMD, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, local routine and special reports, departure aerodrome warnings, wind shear warnings for aerodrome of departure, meteorological information O/R S, U<sub>85</sub>-U<sub>20</sub>, P<sub>85</sub>-P<sub>20</sub>, SWH, SWM, T, WS, WV.</p>

8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	АРМ Метеоролог с форматно-логическим контролем ГИС-Метео, UniMAS, АМИС – РФ, «ПАК Алиса» Automated workstation - an individual set of hardware and software designed to automate meteorological forecasting on the basis of GIS Meteo software, UniMAS, Aerodrome Weather Observing System (AMIS-RF), Hardware-software solution "ALISA".
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, СДП, ДПР APP, TWR, GND
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

## УНКЛ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.

## UNKL AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПТ	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точно- го захода	
Designation RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of preci- sion APP RWY	
1	2	3	4	5	6	
11	113.09° 109°	3700x60	PCN 95/R/B/X/T Asphalt-Concrete	561046.01N 0922757.07E --- -37.7 M	THR 941 FT / 286.9 M TDZ 939 FT / 286.1 M	
29	293.13° 289°	3700x60	PCN 95/R/B/X/T Asphalt-Concrete	560959.06N 0923114.30E --- -37.8 M	THR 941 FT / 286.8 M TDZ 940 FT / 286.5 M	
Уклон ВПП и концевой полосы тор- можения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, сво- бодных от препятствий (м)	Размеры летной по- лосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свобод- ная от препят- ствий	
Slope of RWY - SWY	SWY dimen- sions (M)	CWY dimen- sions (M)	Strip dimen- sions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12	12
See AOC type A	нет/NIL	400x160	4000x300	нет NIL	Имеется/AVBL	Перед порогом ВПП имеется укрепленный участок ВПП 60x75 м. A strengthened segment 60x75 M is AVBL at RWY THR. Система координат П3-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x160	4000x300	нет NIL	Имеется/AVBL	Перед порогом ВПП имеется укрепленный участок ВПП 60x75 м. A strengthened segment 60x75 M is AVBL at RWY THR. Система координат П3-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УНКЛ АД 2.13  
UNKL AD 2.13ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.  
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
11	3700	4100	3700	3700	нет/NIL
От РД С / From TWY C	2931	3331	2931	—	нет/NIL
От РД D / From TWY D	2307	2707	2307	—	нет/NIL
От РД E / From TWY E	1203	1603	1203	—	нет/NIL
29	3700	4100	3700	3700	нет/NIL
От РД С / From TWY C	791	1191	791	—	нет/NIL
От РД D / From TWY D	1469	1869	1469	—	нет/NIL
От РД E / From TWY E	2519	2919	2519	—	нет/NIL

УНКЛ АД 2.14  
UNKL AD 2.14ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.  
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
11	CAT II 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	892 M	3700 M, 15 M 2812 M white next 587 M red/white last 301 M red	3700 M, 60 M 3100 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
29	CAT II 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	888 M	3700 M, 15 M 2808 M white next 594 M red/white last 298 M red	3700 M, 60 M 3100 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УНКЛ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.  
UNKL AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех Рд. Осевые: нет Edge: on all TWY. Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	Огни защиты ВПП: РД В, С, D, E, M RWY guard lights: TWY B, C, D, E, M

УНКЛ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
UNKL AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	561050с 0922816в на РД А между РД В и РД С (240 м от РД В в сторону РД С) 561050N 0922816E on TWY A between TWY B and TWY C (240 M from TWY B towards TWY C) —
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	935 FT / 285 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	22.5x60 м, армобетон, PCN 58/R/B/X/T, дневная маркировка 22.5x60 M, Reinforced Concrete, PCN 58/R/B/X/T, day marking
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	293°/289°, 113°/109°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	В пределах А 293°-113° от РД А установлен ограничительный сектор, выход за который при взлете/посадке ЗАПРЕЩЕН. МС 45А и МС 45В предназначены для вертолетов Ми-8. Зона посадки вертолетов на РД А не пригодна для Ми-26. Take-off/landing beyond the limiting sector established within AZM 293°-113° from TWY A is PROHIBITED. Stands 45A and 45B are designated for Mi-8 HEL. Helicopter landing area on TWY A is not AVBL for Mi-26 HEL.

УНКЛ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
UNKL AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Диспетчерская зона Красноярск / Krasnoyarsk CTR: 1. Окружность радиусом 23 км с центром (561018N 0922936E) A circle radius of 23 KM centred at (561018N 0922936E) 2. 560712N 0931800E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 50 км с центром/ then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at (561018N 0922936E) до / to 555813N 0931312E - 560448N 0924944E, далее против часовой стрелки по дуге окружности радиусом 23 км с центром / then anticlockwise by arc of a circle radius of 23 KM centred at (561018N 0922936E) до / to 560217N 0921224E - 555249N 0915222E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at (561018N 0922936E) до / to 562448N 0931100E, 560900N 0930700E - 560712N 0931800E 3. 555813N 0931312E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at (561018N 0922936E) до / to 555249N 0915222E - 560217N 0921224E, далее против часовой стрелки по дуге окружности радиусом 23 км с центром / then anticlockwise by arc of a circle radius of 23 KM centred at (561018N 0922936E) до / to 560448N 0924944E - 555813N 0931312E Узловой диспетчерский район Красноярск / Krasnoyarsk TMA: См. / See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Диспетчерская зона Красноярск / Krasnoyarsk CTR: 1. от земли до 2150 м/ 7000 фут AMSL / GND - 2150 M/ 7000 FT AMSL 2. 640 M/ 2100 FT AMSL - 2150 M/ 7000 FT AMSL 3. 1050 M/ 3500 FT AMSL - 2150 M/ 7000 FT AMSL Узловой диспетчерский район Красноярск / Krasnoyarsk TMA: См./See ENR 2.1
3	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign, language(s)	Красноярск-Подход/Krasnoyarsk-Approach, рус, анг Красноярск-Круг/Krasnoyarsk-Radar, RUS, ENG Красноярск-Вышка/Krasnoyarsk-Tower
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	7000 фут/ (1850) м 7000 FT/ (1850) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНКЛ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.  
UNKL AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500	H24	Аварийная частота Emergency FREQ
		129.000	H24	Резервная частота Reserve FREQ
		124.000	H24	Резервная частота Reserve FREQ
ДПП APP	Красноярск-Подход Krasnoyarsk-Approach	127.700	к/с H24	рус, анг RUS, ENG
ДПК TWR	Красноярск-Круг Krasnoyarsk-Radar	122.000	к/с H24	рус, анг RUS, ENG
СДП TWR	Красноярск-Вышка Krasnoyarsk-Tower	118.300	к/с H24	Дополнительно выполняет функции Посадки Additionally serves as Precision рус, анг RUS, ENG
ДПР GND	Красноярск-Руление Krasnoyarsk-Ground	121.900	к/с H24	рус, анг RUS, ENG
АТИС ATIS	Красноярск-АТИС Krasnoyarsk-ATIS	126.800	к/с H24	рус, анг RUS, ENG
	Красноярск-Транзит Krasnoyarsk-Transit	131.900	к/с H24	рус RUS
	Красноярск-Перрон Krasnoyarsk-Apron	118.700	к/с H24	рус RUS

УНКЛ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
UNKL AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVORDME (4°В/–) (4°Е/–)	KPC KRS	113.2	к/с H24	560946.8N 0923210.2E	300 М 1000 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 11 ILS кат. II (4°В/–) LOC 11 ILS CAT II (4°Е/–)	ИАЙ IAJ	110.5	к/с H24	560951.6N 0923145.6E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 11 GP 11		329.6	к/с H24	561036.7N 0922814.1E			3°00', RDH 17.0 М / 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 11 DME 11	ИАЙ IAJ	CH 42X	к/с H24	561036.7N 0922814.1E	300 М 1000 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ 11 NDB/MKR 11	АЙ AJ	685	к/с H24	561100.5N 0922656.3E			289°MAG/1.1 KM RWY 11 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 29 ILS кат. II (4°В/–) LOC 29 ILS CAT II (4°Е/–)	ИБК IBK	111.7	к/с H24	561100.3N 0922657.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 29 GP 29		333.5	к/с H24	560959.0N 0923052.5E			3°00', RDH 16.2 М / 53 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 29 DME 29	ИБК IBK	CH 54X	к/с H24	560959.0N 0923052.5E	300 М 1000 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 29 ЛОМ 29	БК BK	334	к/с H24	560905.6N 0923502.5E			109°MAG/4.3 KM RWY 29 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 29 LMM 29	Б B	685	к/с H24	560948.0N 0923201.7E			109°MAG/0.9 KM RWY 29 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС (Усть-Мана) NDB (Ust-Mana)	УЙ UJ	662	к/с H24	555650.6N 0922917.6E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УНКЛ UNKL	114.375 CH 22310	к/с H24		350		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 11 GLS кат. I GBAS (H) 11 GLS CAT I	G11A	CH 20666	к/с H24	561006.4N 0923104.5E	37		3.0°, TCH 17.0 М / 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 29 GLS кат. I GBAS (H) 29 GLS CAT I	G29A	CH 21077	к/с H24		37		3.0°, TCH 16.2 М / 53 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

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

**Противообледенительная обработка**

Процедура противообледенительной обработки производится:

- на местах противообледенительной обработки ВС;
- на местах стоянок ВС.

**Примечание:**

Выполнение противообледенительной обработки на местах стоянок ВС выполняется только с разрешения сменного заместителя руководителя центра оперативного управления аэропортом (ЦОУ АП) руководителя комплексной смены по согласованию с начальником смены аэродромной службы.

О необходимости противообледенительной обработки агент отдела наземного обслуживания ВС сообщает старшему диспетчеру ЦОУ АП, который передает информацию диспетчеру ДПР.

При выполнении противообледенительной обработки ВС с работающими двигателями, для связи между экипажем и старшим оператором спецмашин используется частота 118.700 МГц.

Противообледенительная обработка ВС с работающими двигателями осуществляется на:

- месте противообледенительной обработки ВС на РД В при условии, что МС 23 и МС 44 свободны;
- на МС 36;
- на МС 37;
- на МС 58 для ВС с размахом крыла не более 65 м.

**Примечание:**

Противообледенительная обработка ВС на МС или РД выполняется только по согласованию со старшим диспетчером ЦОУ АП.

Управление наземным движением ВС на местах противообледенительной обработки ВС с работающими двигателями осуществляется диспетчером ДПР.

Противообледенительная обработка ВС с работающими двигателями производится на узкофюзеляжных ВС типа B737, A-319/320/321, RRJ-95, Embraer 170.

**Использование приёмоответчика режима S (mode S transponder) для контроля наземного движения**

Аэропорт оснащен многопозиционной системой наблюдения, использующей режим S (Mode-S).

Для улучшения контроля наземного движения экипаж ВС, оборудованного приемоответчиком режима S, должен обеспечить его работоспособность при движении ВС по земле.

При вылете экипаж ВС:

- устанавливает назначенный органом ОВД код ответчика (squawk) и активирует режим S приемоответчика при запросе на буксировку или выруливание в зависимости от того, что раньше.

После посадки экипаж ВС:

- поддерживает приемоответчик активированным до тех пор, пока ВС не зарулит на МС.

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

Ground movement of aircraft at the aerodrome shall be carried out under own engines power and under tow using tow tractors. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the established marking.

**De-icing/anti-icing treatment**

De-icing/anti-icing treatment of ACFT is performed on:

- de-icing pads;
- ACFT stands.

**Note:**

De-icing/anti-icing treatment of ACFT is performed on stands only by permission of the deputy chief of the Airport Operational Control Centre – shift supervisor, by arrangement with the shift supervisor of the aerodrome service.

When de-icing/anti-icing treatment of ACFT is required, ground handling service specialist notifies senior air traffic controller of the Airport Operational Control Centre, who passes the information to GND controller.

During de-icing/anti-icing treatment of ACFT with running engines, communication between flight crew and operator of de-icing vehicle is maintained on frequency 118.700 MHz.

De-icing/anti-icing treatment of ACFT with running engines is performed on:

- de-icing pad on TWY B, provided stands 23 and 44 are vacant;
- stand 36;
- stand 37;
- stand 58 (for ACFT with a wingspan of not above 65 m).

**Note:**

De-icing/anti-icing treatment of ACFT with running engines on stands or TWY is performed only by arrangement with the senior air traffic controller of the Airport Operational Control Centre.

Ground movement control on de-icing/anti-icing areas designated for ACFT with running engines is provided by GND controller.

De-icing/anti-icing treatment of ACFT with running engines is provided for the following narrow-body ACFT types: B737, A-319/320/321, RRJ-95, Embraer 170.

**Use of Mode S transponder for ground movement control**

AD is equipped with a Multilateration system using Mode S.

Flight crew of ACFT equipped with Mode S transponder must ensure that Mode S transponder is capable of operating during movement of ACFT on the ground to support ground traffic control efficiency.

During departure flight crew shall:

- set transponder to Code (squawk), assigned by ATS unit and activate Mode S when requesting clearance for towing or taxiing, whichever is earlier.

After landing flight crew shall:

- keep Mode S transponder activated until ACFT is parked on stand.

Активация приемоответчика режима S означает выбор режима AUTO, ON, XPNDR или эквивалентного режима приемоответчика, установленного на данном ВС. Следует учитывать, что выбор режима STAND BY не активирует приемоответчик.

Если ВС оборудовано приемоответчиком режима S с функцией идентификации ВС, экипаж ВС должен установить опознавательный индекс ВС (aircraft identification), указанный в поле 7 плана полета ИКАО.

Опознавательный индекс ВС должен быть установлен с помощью FMS или панели управления приемоответчиком перед запросом на буксировку или выруливание в зависимости от того, что раньше.

## 2. Руление на места стоянок и с них

Перед началом выполнения полета экипаж ВС получает от диспетчера ДПР разрешение на выполнение полета, условия выхода, код ответчика ВРЛ, буксировку и другую необходимую для выполнения полета информацию. При первой связи с диспетчером ДПР экипаж ВС должен доложить индекс прослушанной информации АТИС, указать номер МС.

Запуск двигателей ВС осуществляется на МС, перроне, РД по указанию диспетчера ДПР.

Руление производится по указанию диспетчера ДПР. Скорость руления выбирается командиром ВС (КВС) в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной руководством по летной эксплуатации ВС (РЛЭ).

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, а за безопасность руления - лицо, руководящее рулением на участке ответственности.

Выруливание (буксировку) с МС и встречу ВС после посадки на МС обеспечивает технический персонал. Места запуска, прогрева и опробования двигателей указываются диспетчером ДПР.

Связь экипажа с лицом, осуществляющим буксировку ВС (запуск двигателей), производится на частоте 118.700 МГц. Позывной «Красноярск-Перрон».

Разрешается запуск двигателя в процессе буксировки ВС, если данная процедура не противоречит РЛЭ ВС данного типа. Экипаж ВС обязан заблаговременно проинформировать диспетчера ДПР и агента по наземному обслуживанию, обеспечивающего выпуск ВС о запуске двигателя в процессе буксировки.

Буксировка ВС с запущенным двигателем разрешается только при установлении режима работы двигателя «малый газ». ЗАПРЕЩАЕТСЯ запуск двигателя при буксировке при наличии неисправностей в тормозной системе ВС или скользком перроне.

## 2.1 Прибытие

1. Заруливание ВС на тяге собственных двигателей производится на МС 1-12, 14, 15, 18, 19, 23, 24А, 24В, 25А, 25В, 32, 33-39, 40А, 40В, 45А, 45В, 50А, 50В, 43, 44 (МС 44 должно быть свободно при самостоятельном заруливании на МС 43). На остальные МС заруливание производится буксировкой. Заруливание вертолетов типа Ми-8 и классом ниже на тяге собственных двигателей производится на МС 45А, 45В.

2. Установку ВС типа Ан-124-100, B747-8F на МС 17А производить следующим способом: после освобождения РД В движение ВС налево по оси руления прямо до конца временной разметки, до траверза МС 40, далее установка на МС осуществляется буксировкой, при этом МС 16 должно быть свободно от ВС.

Activation of Mode S transponder means selecting AUTO, ON, XPNDR modes, or the equivalent mode in relation to specifications of the transponder installed. Selection of STANDBY mode will NOT activate Mode S transponder.

The flight crew of Mode S equipped ACFT, having an ACFT identification feature must set ACFT identification specified in Item 7 of ICAO Flight Plan on the transponder.

ACFT identification must be entered before requesting clearance for towing or taxiing, whichever is earlier, through FMS or Transponder Control Panel.

## 2. Taxiing to and from stands

Prior to commencement of flight operation flight crew shall obtain ATC clearance, departure instructions, SSR transponder code, towing clearance and other information required to operate the flight from GND controller. On initial contact with GND controller flight crew must report the latest ATIS broadcast code letter and stand number.

Engines shall be started on stands, apron, TWY following GND controller's instruction.

Taxiing shall be executed following GND controller's instruction. Taxiing speed shall be determined by pilot-in-command depending on condition of TWY surface, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions. In all cases taxiing speed must not exceed the speed prescribed in the Aeroplane Flight Manual.

Pilot-in-command is responsible for the observance of taxi procedures, ground technician in charge of taxiing is responsible for safety of taxi operations within area of responsibility.

Technical personnel is responsible for marshalling departing ACFT from stands (taxi, tow operations) and arriving ACFT once they have entered the stand. Engines start-up, warm-up and run-up positions are assigned by GND controller.

Communication between flight crew and specialist in charge of aircraft tow (engines start-up) operations shall be maintained on frequency 118.700 MHz, call sign "Krasnoyarsk-Apron".

Engines start-up during towing of ACFT is permitted, provided this procedure is prescribed in the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT type. Flight crew must inform GND controller and specialist of the ground handling service in charge of ACFT departure in advance, if intended to start engines during towing.

Towing of ACFT with running engines is permitted when engines are operating at idle power only. In case of ACFT braking system malfunction or slippery apron surface, engines start-up during towing of ACFT is PROHIBITED.

## 2.1 Arrival

1. Taxiing of ACFT into the following stands shall be executed under own engines power: 1-12, 14, 15, 18, 19, 23, 24A, 24B, 25A, 25B, 32, 33-39, 40A, 40B, 45A, 45B, 50A, 50B, 43, 44 (stand 44 must be vacant, when ACFT taxi into stand 43 under own engines power). Taxiing into other stands shall be executed by towing. Taxing of Mi-8 and class below HEL into stands 45A, 45B shall be executed under own engines power.

2. Parking procedure of An-124-100, B747-8F ACFT onto stand 17A: after vacating TWY B ACFT shall taxi to the left along the taxi guide line up to the end of the temporary marking to abeam stand 40, from there ACFT shall be towed onto the stand, provided stand 16 is vacant.

3. Установку ВС типа B747-8/8F на МС 45 производить следующим способом: после освобождения РД В движение ВС направо, остановка напротив МС 18, 19 (при этом МС 18, 19, 23, 24 должны быть свободны от ВС), далее установка ВС на МС 45 производится буксировкой.

4. Установку ВС типа B747-200/300/400 и B777-200/300 на МС 16, 17, 45 производить следующим способом: после освобождения РД В движение ВС направо, остановка напротив МС 18, 19, далее установка ВС на МС 16, 17, 45 производится буксировкой.

5. Заруливание на МС 24А на тяге собственных двигателей, при этом МС 23 должно быть свободно.

6. Заруливание на МС 24В на тяге собственных двигателей, при этом МС 23, 24А должны быть свободны.

7. Заруливание на МС 25А на тяге собственных двигателей, при этом МС 23, 24 должны быть свободны.

8. Заруливание на МС 25В на тяге собственных двигателей, при этом МС 23, 24, 25А должны быть свободны.

9. Заруливание на МС 40А, 40В, 45А, 45В, 50А, 50В на тяге собственных двигателей производить через ближайшее свободное МС по оси руления.

10. МС 45 предназначена для установки ВС с пассажирами с подозрением или выявленным инфекционным заболеванием, или ВС, подвергшихся акту незаконного вмешательства, или для загрузки/разгрузки взрывоопасных грузов (веществ).

11. Введена в эксплуатацию система визуального позиционирования ВС A-VDGS "SAFEDOCK" на МС: 1, 1А, 1В, 1С, 2, 3, 4, 4А, 4В у телетрапов.

12. Разрешена установка ВС A-330, B777-200 на МС 2 по смещеннной разметке под руководством встречающего, при этом МС 1В должно быть свободно.

13. Разрешена одновременная установка ВС типа B777-200/300/300ER на МС 1С и ВС типа B777-200 на МС 2 под руководством встречающего. Заруливание на МС 1С, МС 2 за машиной сопровождения.

14. Заруливание пассажирских ВС на тяге собственных двигателей на МС 18, 19 ЗАПРЕЩЕНО. Установка осуществляется только буксировкой.

## 2.2 Отправление

1. На МС 1-19 при расположении ВС хвостом к перрону, по запросу у диспетчера ДПР, с соблюдением установленных в аэропорту мер безопасности, разрешается:

- при неисправной ВСУ на ВС запуск одного двигателя ВС с выходом на режим малого газа непосредственно перед началом буксировки к месту запуска двигателей, либо к месту противообледенительной обработки ВС.

2. На МС 23-32, 32А, 33-45, 50 запуск и выруливание ВС разрешены только при выходе двигателей на обороты не выше необходимых на выруливание (0.4 от номинального режима).

3. Разрешено самостоятельное выруливание хвостом вперед на тяге собственных двигателей ВС типа ATR-42/72 с МС 13, 14, 24А, 24В, 25А, 25В.

4. Выруливание с МС 17А осуществляется буксировкой до РД В, при этом МС 44 должно быть свободно от ВС.

5. Движение ВС для отправления с МС 13 осуществлять только буксировкой.

3. Parking procedure of B747-8/8F ACFT onto stand 45: after vacating TWY B ACFT shall taxi to the right, stop opposite stands 18, 19 (provided stands 18, 19, 23, 24 are vacant), from there ACFT shall be towed onto stand 45.

4. Parking procedure of B747-200/300/400 and B777-200/300 ACFT onto stands 16, 17, 45: after vacating TWY B, ACFT shall taxi to the right, stop opposite stands 18, 19, from there ACFT shall be towed onto stands 16, 17, 45.

5. Taxiing into stand 24A shall be carried out under own engines power, provided stand 23 is vacant.

6. Taxiing into stand 24B shall be carried out under own engines power, provided stands 23, 24A are vacant.

7. Taxiing into stand 25A shall be carried out under own engines power, provided stands 23, 24 are vacant.

8. Taxiing into stand 25B shall be carried out under own engines power, provided stands 23, 24, 25A are vacant.

9. Taxiing into stands 40A, 40B, 45A, 45B, 50A, 50B shall be executed under own engines power through the adjacent vacant stand along the taxi guide line.

10. Stand 45 is designated for parking of ACFT carrying passengers with suspected or diagnosed infectious disease on board, ACFT subjected to an act of unlawful interference and for loading/unloading of explosive goods (substances).

11. Stands 1, 1A, 1B, 1C, 2, 3, 4, 4A, 4B, served by aerobridges, are equipped with A-VDGS "SAFEDOCK".

12. A-330, B777-200 ACFT are permitted to park on stand 2 along the displaced marking under control of marshaller provided stand 1B is vacant.

13. Simultaneous parking of B777-200/300/300ER ACFT on stand 1C and B777-200 ACFT on stand 2 is permitted under control of marshaller. Taxiing into stands 1C, 2 shall be carried out under assistance of the "Follow-me" vehicle.

14. Taxiing of passenger ACFT into stands 18, 19 under own engines power is PROHIBITED. Parking on the stands shall be carried out only under tow.

## 2.2 Departure

1. Flight crews of ACFT parked on stands 1-19 with a tail towards apron, by clearance of "Krasnoyarsk-Ground" controller, following safety guidelines implemented at the airport, are permitted:

- when aircraft APU is inoperative, to start one engine setting power to idle immediately before start of towing to start-up position or de-icing area.

2. It is permitted to start engines and taxi out of stands 23-32, 32A, 33-45, 50, provided engines operation mode does not exceed 40% (by fan revolutions per minute).

3. ATR-42/72 ACFT are permitted to power back from stands 13, 14, 24A, 24B, 25A, 25B.

4. Taxiing out of stand 17A shall be executed by towing to TWY B provided stand 44 is vacant.

5. Taxiing out of stand 13 shall be carried out only under tow.

**3. Зона стоянки для вертолетов**

МС 45А и МС 45В предназначены для вертолетов типа Ми-8.

**4. Ограничения при рулении**

1. Руление ВС типа B747-200/300/400 и B777-200/300 на тяге собственных двигателей без ограничений только на участке от РД В до траверза МС 45, по маршруту руления от МС 23 до МС 32А разрешается только за машиной сопровождения.

2. Руление ВС Ан-124 по перрону от МС 23 до МС 1 и РД Д ЗАПРЕЩЕНО. Руление только по РД А, РД В, РД С, по участку перрона от РД С до РД М, РД М, РД Е. Руление по РД М и РД Е осуществлять за машиной сопровождения.

3. Руление ВС B747-8/8F по РД Д, от РД Д и от РД М на перрон, по перрону от МС 23 до МС 1 – ЗАПРЕЩЕНО. Освобождение ВПП по РД В, далее на МС 17А, 40, 45, 50.

4. При ухудшении дальности видимости на ВПП 11/29 до значений менее 550 м руление ВС осуществлять на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа ВС. Доклад об освобождении ВПП осуществлять не ранее пересечения границы критической зоны ILS.

5. Продольный интервал между огнями уширения ВПП 29 в месте примыкания к РД М составляет 45 м.

6. Радиус примыкания искусственного покрытия РД М к искусственному покрытию уширения ВПП 29 менее 50 м.

7. Расстояние между осевой линией РД М и неподвижными препятствиями 47.5 м.

8. Движение ВС индекса «7» в зоне мачты освещения площадки противообледенительной обработки ВС и аварийно-спасательной станции строго по осевой линии РД М на пониженной тяге при повышенном внимании экипажа.

9. Движение ВС индекса «7» на РД М, РД Е осуществлять за машиной сопровождения.

10. Для ВС B747-400 руление по РД Д запрещено.

11. Руление с РД Д на РД М и в обратном направлении разрешено только ВС, имеющим колею шасси по внешним авиашинам не более 8.9 м.

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

Применение экипажами режимов полета согласно РЛЭ.

**2. Ограничения на взлет**

Специальные процедуры взлета отсутствуют.

**3. Ограничения на посадку**

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку отсутствуют.

**3. Parking area for helicopters**

Stands 45A and 45B are designated for Mi-8 HEL.

**4. Taxiing - limitations**

1. Taxiing of B747-200/300/400 and B777-200/300 ACFT under own engines power, no restrictions imposed, is permitted on segment from TWY B to abeam stand 45 only, taxiing via taxi route from stand 23 to stand 32A is permitted only under assistance of the "Follow-me" vehicle.

2. An-124 ACFT are PROHIBITED to taxi along the apron from stand 23 to stand 1 and via TWY D. ACFT shall taxi only via TWY A, TWY B, TWY C, apron segment from TWY C to TWY M, TWY M, TWY E. Taxiing via TWY M and TWY E shall be carried out under assistance of the "Follow-me" vehicle.

3. Taxiing of B747-8/8F ACFT via TWY D, from TWY D and from TWY M to the apron, on the apron from stand 23 to stand 1 is PROHIBITED. ACFT shall vacate the runway via TWY B, then proceed to stands 17A, 40, 45, 50.

4. When RVR on RWY 11/29 deteriorates to values below 550 m, ACFT shall taxi at reduced speed, with flight crew exercising extreme caution. Flight crew shall report RWY vacation not earlier, than ACFT crosses ILS critical area boundary.

5. Lights on the turn pad at RWY 29 - TWY M junction are installed at longitudinal spacing of 45 m.

6. Radius of the paved RWY 29 - paved TWY M junction is less than 50 m.

7. The distance between TWY M centre line and fixed obstacles is 47.5 m.

8. Taxiing of index 7 ACFT near the light tower illuminating ACFT de-icing and SERSFS facility area shall be carried out strictly along TWY M centre line at reduced thrust, with flight crew exercising extreme caution.

9. Index 7 ACFT shall taxi via TWY M, TWY E under assistance of the "Follow-me" vehicle.

10. B747-400 ACFT are PROHIBITED to taxi via TWY D.

11. Taxiing from TWY D to TWY M and vice versa is permitted only for ACFT with outer main gear wheel track not more than 8.9 m.

**UNKL AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES****1. General provisions**

Flight crews shall apply flight modes as prescribed in the Aeroplane Flight Manual.

**2. Take-off restrictions**

Special take-off procedures are not applied.

**3. Landing restrictions**

Noise abatement procedures during approach are not applied.

**УНКЛ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ  
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****Общие положения**

Полеты в пределах ТМА, СТР аэродрома Красноярск производятся по ППП или ПВП.

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

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

Все предполетные процедуры на борту ВС должны быть выполнены до рубежа предварительного старта. При необходимости выполнения предполетных процедур на ВПП (прогрев двигателей и т.п) экипаж обязан доложить об этом диспетчеру СДП при первом выходе на связь.

Если на аэродроме не введены в действие процедуры полетов в условиях ограниченной видимости, то на глиссаде снижения возможны кратковременные помехи в работе ILS.

Переход от полета по правилам полетов по приборам (ППП) к полету по правилам визуальных полетов (ПВП) разрешается только в том случае, когда орган ОВД получает составленное командиром ВС сообщение, которое содержит фразу: "Отменяю полет по ППП".

Орган ОВД оперативно информирует экипаж ВС:

- метеорологическая видимость достигает или переходит через значения 600 м (при сильном дожде);
- высота нижней границы облачности (вертикальная видимость) достигает или переходит через значения 30 м, 60 м, 80 м;
- RVR: 800 м, 550 м, 400 м, 350 м, 300 м, 250 м, 200 м, 150 м, 125 м, 75 м.

Информация о видимости на ВПП (RVR) включается в сообщение АТИС и передается экипажу ВС органом ОВД в следующем порядке:

- при значении RVR 600 м и более во всех точках наблюдения, экипажу ВС передается RVR только в точке приземления, при этом наименование точки наблюдения не указывается (например, «RVR 800 метров»);

- при значении RVR менее 600 м хотя бы в одной из точек наблюдения экипажу передается RVR во всех трех точках наблюдения в последовательности: точка приземления, средняя точка, дальний конец ВПП, при этом наименования точек могут не указываться (например, «RVR 500 метров - 800 метров - 700 метров»).

**Порядок занятия исполнительного старта двумя ВС**

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

- не введены процедуры ограниченной видимости;
- диспетчер СДП имеет устойчивый визуальный контакт с воздушными судами, находящимися на ВПП.

**Выполнение полетов с использованием давления QNH**

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода в футах осуществляется по давлению QNH.

**UNKL AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****General**

Flights within Krasnoyarsk TMA, CTR shall be operated in accordance with Instrument Flight Rules and Visual Flight Rules.

ACFT on final approach segments have priority over departing ACFT.

Take-off with a tailwind shall be operated for the purpose of expediting air traffic flow upon request of the flight crew or at the initiative of the appropriate ATS unit. The responsibility for taking the decision to execute take-off with a tailwind is placed on the pilot-in-command.

All pre-flight checks on board the ACFT must be completed before ACFT reaches the runway-holding position limit. Flight crew must inform TWR controller ("Krasnoyarsk-Tower") on initial contact, if pre-flight checks on the RWY are required (engines warm-up, etc.).

Short-term interferences in ILS operation can be expected on glide path, if LVP are not implemented at the aerodrome.

Change from IFR flight to VFR flight is permitted only after ATS unit receives a message from the pilot-in-command containing the following phrase: "IFR flight cancelled".

ATS unit timely informs the flight crew:

- when meteorological visibility reaches or exceeds 600 m (in heavy rain);
- when ceiling (vertical visibility) reaches or exceeds 30 m, 60 m, 80 m;
- when RVR is 800 m, 550 m, 400 m, 350 m, 300 m, 250 m, 200 m, 150 m, 125 m, 75 m.

Information on runway visual range (RVR) is included in ATIS broadcast and transmitted to flight crew by the ATS unit as follows:

- when RVR value is 600 m or more at all observation sites, only RVR value at touchdown is advised to the flight crew, whereas the name of the observation site is not indicated (for example, "RVR 800 m");

- when RVR value is less than 600 m at least at one of the observation sites, RVR values at all three observation sites are advised to the flight crew in the following order: touchdown, mid-point and stop end, whereas the names of the observation sites may not be indicated (for example, "RVR 500 m - 800 m - 700 m").

**Procedure for simultaneous line-up of two ACFT**

Simultaneous line-up on one RWY for successive take-off can be permitted, provided the following conditions are observed:

- Low Visibility Procedures (LVP) are not implemented;
- TWR controller maintains continuous visual contact with ACFT on the RWY.

**Flight operations using QNH pressure**

ATS unit assigns and flight crew shall maintain altitudes below the transition level in feet based upon QNH pressure.

В сводке АТИС передается значение давления QNH. Давление QFE выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами, позволяющими трактовать полученное указание органа ОВД применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футы - метры).

### 1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

#### Ввод процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости вводятся в действие фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости», включаемой в информацию АТИС или переданной по каналам связи с органом ОВД. Система управления и контроля за наземным движением отсутствует.

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) вводятся в действие при следующих условиях:

- значение RVR менее 550 м, хотя бы в одной из трех точек измерения видимости и/или высоте нижней границе облаков (вертикальной видимости) менее 60 м.

#### Прекращение действия процедур LVP

- значение RVR 550 м и более и/или высота нижней границы облаков (вертикальной видимости) 60 м и более.

#### Наблюдение за видимостью на ВПП (RVR)

Наблюдение за дальностью видимости на ВПП (RVR) производится в точке приземления, средней точке и дальнем конце ВПП.

#### В период действия «Процедуры в условиях ограниченной видимости»:

- допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП;

- движение ВС по перрону осуществляется за машиной сопровождения по запросу экипажа ВС или производится буксировка ВС;

- критические зоны ILS должны быть свободны от ВС и транспортных средств:

**при вылете ВС** - с момента начала разбега и до момента, когда ВС окажется в воздухе;

**при прилете ВС** - при выходе ВС на конечный участок схемы захода на посадку.

#### Вылёт ВС в условиях ограниченной видимости

В период действия процедур LVP ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

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

Без дополнительных указаний ВС не разрешается ожидать в месте, находящемся ближе к ВПП, чем граница места ожидания у ВПП, являющейся границей критической зоны ILS. Ответственность за несанкционированное пересечение критической зоны ILS возлагается на экипаж ВС.

#### Посадка в условиях ограниченной видимости

Экипажам ВС гарантируется, что сигналы КРМ и ГРМ полностью защищены от помех на конечном участке захода на посадку с момента объявления о введении процедур LVP до момента их отмены.

The value of QNH pressure is transmitted in ATIS broadcast. QFE pressure is issued by the ATS unit upon request of flight crew only.

Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure must have conversion tables allowing to interpret the obtained ATS unit instruction relating to the available equipment (for example, conversion table feet QNH - metres QFE).

### 1. Low Visibility Procedures

#### LVP implementation

Low visibility procedures are implemented by the phrase "Low Visibility Procedures in progress" included in ATIS broadcast or transmitted via channels of communication with the ATS unit. A-SMGCS support is not provided.

Low visibility procedures are implemented under the following conditions:

- RVR is below 550 m at least at one of the three observation sites and/or ceiling (vertical visibility) is below 60 m.

#### LVP cancellation

- RVR is 550 m or above and/or ceiling (vertical visibility) is 60 m or above.

#### RVR monitoring

RVR value is recorded at touchdown, mid-point and stop end of the runway.

#### When LVP are in force:

- not more than one ACFT can be present on TWY or RWY;

- ACFT shall taxi on the apron under assistance of the "Follow-me" vehicle (provided upon request of the flight crew) or shall be towed;

- ILS critical areas must be clear of other ACFT and vehicles:

**during ACFT departure:** from the moment ACFT begins take-off run till the moment ACFT is airborne;

**during ACFT arrival:** when ACFT joins the final approach segment.

#### Departure in low visibility conditions

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.

ACFT are PROHIBITED to hold at the position located closer to RWY than the runway-holding position marking, which serves as ILS critical area boundary, unless otherwise instructed. Flight crew bears responsibility in case ACFT inadvertently crosses ILS critical area.

#### Landing in low visibility conditions

Flight crews are guaranteed that LOC and GP signals are fully protected from interference, when ACFT is on the final approach segment from the moment LVP implementation is announced till the moment LVP are cancelled.

Экипажи прибывающих ВС должны докладывать о производстве посадки и об освобождении ВПП (только после того, как ВС пересечет границу боковых аэродромных знаков указателей РД жёлтого цвета, что указывает на освобождение критической зоны ILS).

О прибытии ВС на место стоянки (MC) экипаж ВС докладывает диспетчеру «Красноярск-Руление», используя следующую фразеологию «Позывной ВС, на стоянке...».

## 2. Процедуры полетов по ППП

На аэродроме приоритетными являются SID и STAR с методами зональной навигации (RNAV) на основе спутниковых систем, а основным типом захода на посадку по приборам - точная система ILS.

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.

RNAV SID/STAR применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, с экипажами, имеющими соответствующее разрешение.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах RNAV SID/STAR или выдерживание RNAV SID/STAR не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД и запросить SID/STAR, основанный на применении других средств и методов навигации, или запросить векторение.

При следовании по SID/STAR экипаж ВС обязан соблюдать линию пути, вертикальный профиль и ограничения по скорости, опубликованные на картах SID/STAR.

### Примечание:

Ограничения по высоте и скорости могут быть отменены органом ОВД.

## 2.1 Вылет по ППП

При получении разрешения от органа ОВД на выполнение бесступенчатого набора выше 7000 фт, экипаж ВС обязан после взлета прослушивать частоту ДПК (позывной «Красноярск-Круг» 122.000 МГц), а при установлении связи с диспетчером ДПП (позывной «Красноярск-Подход» частота 127.700 МГц) экипаж ВС обязан доложить текущую и занимаемую высоту, если не были заданы другие условия.

## 2.2 Прибытие по ППП

Снижение и подход к аэродрому Красноярск осуществляется:

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

При прилете экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при установлении связи с диспетчером ДПП (позывной «Красноярск-Подход» частота 127.700 МГц).

В целях регулирования интервалов между ВС, орган ОВД может задавать поступательные и/или вертикальные скорости в пределах летно-технических характеристик этих ВС. При невозможности выдерживания заданной скорости экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД.

Flight crews of arriving ACFT must report execution of landing and RWY vacation (only after ACFT passes the yellow taxiway information sign, indicating vacation of ILS critical area).

Flight crew shall report parking of ACFT onto the stand to GND controller ("Krasnoyarsk-Ground") using the following phraseology: "ACFT call sign, on stand...".

## 2. Procedures for IFR flights

RNAV (GNSS) SID/STAR are the preferential procedures and ILS approach is the basic type of instrument approach at the aerodrome.

Flight crew is informed that ILS approach is in use from ATIS broadcast. If intended to execute an approach other than ILS approach, flight crew must report this to the ATS unit and obtain clearance.

RNAV SID/STAR are AVBL for ACFT with certified equipment, operated by flight crews having appropriate operational approval.

If flight crew has no information on RNAV SID/STAR parameters or if unable to maintain RNAV SID/STAR, flight crew must report to the ATS unit and request SID/STAR based on conventional navigation aids or vectoring.

When proceeding via SID/STAR flight crew must maintain track, vertical profile and speed restrictions published on SID/STAR charts.

### Note:

Altitude and speed restrictions can be cancelled by the ATS unit.

## 2.1 IFR departure

If ACFT was cleared by the ATS unit to execute continuous climb above 7000 ft, after take-off flight crew must monitor TWR controller frequency (call sign "Krasnoyarsk-Radar", FREQ 122.000 MHz) and after establishing radio contact with APP controller (call sign "Krasnoyarsk-Approach", FREQ 127.700 MHz) report present altitude and altitude to be reached, unless otherwise instructed.

## 2.2 IFR arrival

ACFT shall descend and proceed to Krasnoyarsk AD:

- via the established STAR and approach procedures;
- applying "Direct to" instruction;
- provided with radar vectors.

Flight crew of arriving ACFT must listen to the latest ATIS broadcast and report its code letter during radio communication with APP controller (call sign "Krasnoyarsk-Approach", FREQ 127.700 MHz).

To coordinate separation intervals, ATS unit can assign forward and/or vertical speeds within performance specifications of the controlled ACFT. If unable to maintain the assigned speed, flight crew must report it to the ATS unit.

Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очередности захода на посадку органу ОВД дано право задавать траектории полетов ВС путем применения процедуры «Прямо на» или векторования. Диспетчер выдает такие диспетчерские разрешения, чтобы всегда сохранялся предписанный запас высоты над препятствиями до тех пор, пока воздушное судно не достигнет точки, где пилот перейдет к самостоятельному самолетовождению. При необходимости соответствующая минимальная абсолютная высота векторования включает поправку на влияние низких температур.

### 2.3 Визуальный заход на посадку

Визуальный заход на посадку (ВЗП) производится:

- по запросу экипажа ВС;
- по инициативе органа ОВД (по согласованию с экипажем ВС);
- с целью ускорения потока;
- в случае, если заход/продолжение захода на посадку по приборам невозможно по техническим причинам (например, неисправность РТС посадки).

Ответственность за принятие решения о производстве визуального захода на посадку возлагается на командира ВС.

Подход к аэродрому для выполнения визуального захода на посадку осуществляется по опубликованным STAR или методом наведения на навигационное средство, а также с применением векторования ВС до момента визуального обнаружения экипажем ВС ВПП и/или ее ориентиров.

До начала выполнения визуального захода экипаж ВС обязан доложить об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами и получить разрешение органа ОВД на выполнение визуального захода на посадку.

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение визуального захода на посадку экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода. В любом случае ответственность за выдерживание безопасной траектории полета и профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

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

### 3. Процедуры при сокращенных минимумах эшелонирования на ВПП

Не применяются.

### 4. Потеря радиосвязи

При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал Бедствие или при наличии ответчика в режиме RBS установить на нем код 7600;
- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- заход на посадку производить в соответствии со схемой, указанной в плане полета;
- прослушивать на частоте ДПРМ (334 БК) информацию и указания органа ОВД;
- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме Красноярск уйти на запасной аэродром.

ATS unit is entitled to assign flight tracks by applying «Direct to» instruction or vectoring to ensure the established separation intervals, regulate air traffic flow, coordinate approach sequence. The controller issues clearances, providing the prescribed obstacle clearance, until aircraft reaches the point, where pilot shall resume own navigation. The relevant minimum vectoring altitude shall include a correction for low temperature effect, if required.

### 2.3 Visual approach

Visual approach shall be operated:

- upon request of the flight crew;
- at the initiative of the ATS unit (after coordination with the flight crew);
- for the purpose of expediting air traffic flow;
- if unable to execute/continue instrument approach due to technical issues (i.e. landing radio navigation aid malfunction).

Pilot-in-command is responsible for taking the decision to operate visual approach.

Flight crew shall proceed to the aerodrome for execution of visual approach via the published STARs or shall be vectored to the navigation aid or vectored until flight crew has the runway and/or its references in sight.

Prior to operating visual approach the flight crew must report establishing visual contact with RWY and/or its references and obtain ATS unit clearance for visual approach.

After obtaining clearance for visual approach, flight crew shall maintain descent track and profile at own discretion, unless ATS unit has assigned restrictions for visual approach operations. In all cases, flight crew bears full responsibility for maintaining safe flight track and descent profile.

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

### 3. Reduced runway separation minima

Not applied.

### 4. Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew must:

- switch on distress signal ("MAYDAY") and set Mode RBS transponder, if AVBL, to code 7600;
- take measures to re-establish radio communication using emergency frequency 121.500 MHz, radio communication with other ACFT and ATS units;
- approach shall be executed in accordance with procedure indicated in the flight plan;
- maintain a listening watch on LOM frequency (334 BK) for ATS unit instructions and information;
- proceed to the alternate aerodrome in case of adverse weather conditions at Krasnoyarsk AD.

Во всех случаях экипаж может использовать телефон: руководитель полетов АДЦ Красноярского Центра ОВД: + 7 (391) 252-65-24.

## 5. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП выполняются днем и ночью.

### При полетах по ПВП необходимо:

Полеты по ПВП в диспетчерской зоне выполняются в визуальных метеоусловиях с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС, в соответствии с действующими правилами полетов в воздушном пространстве РФ, при наличии разрешения органа ОВД. КВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полета по ППП. Экипажу ВС при полетах по ПВП необходимо иметь двустороннюю радиосвязь и диспетчерское разрешение соответствующего органа ОВД.

Экипажи ВС при полете по ПВП выдерживают:

- установленные маршруты с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств;
- безопасные интервалы между ВС, следующих по ПВП;
- безопасные высоты, в том числе над населенными пунктами.

Выполнение полетов по ПВП в границах диспетчерской зоны осуществляется по маршрутам (части маршрута) и/или их сочетанию, проходящим через основные процедурные точки.

Движение ВС по всем маршрутам двустороннее.

После взлета с ВПП 11/29 полет ВС осуществляется по установленным схемам вылета по ПВП. По согласованию с органом ОВД после взлета разрешается выход прямо на точку начала маршрута, указанную в плане полета.

При прилете экипаж ВС должен:

- прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс органу ОВД, при входе в диспетчерскую зону;
- произвести перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района на давление QNH аэродрома при входе в диспетчерскую зону;
- использовать установленные схемы прибытия ПВП.

Заход на посадку осуществляется через точки: ВПП 29 – Т15, Т7; ВПП 11 – Т16, Т8, с использованием, при необходимости, зон ожидания, установленных в этих точках.

Взлет или посадка ВС осуществляются на ВПП 11/29, кроме этого вертолеты могут дополнительно осуществлять по вертикальному взлет или посадку на вертолетную площадку на РД А.

Орган ОВД в зависимости от воздушной и аэронавигационной обстановки, может назначать экипажам ВС, выполняющим полет по ПВП, высоту полета отличную от указанной в разрешении на использование воздушного пространства. В том случае, если высота полета, назначенная органом ОВД менее безопасной, рассчитанной экипажем ВС с учетом требований, предъявляемых к полетам над населенными пунктами, то командир ВС незамедлительно информирует об этом орган ОВД.

Высота полета рассчитывается экипажем ВС, исходя из требований воздушного законодательства в зависимости от летно-технических характеристик ВС, фактических условий полета, аeronавигационной обстановки, с учетом безопасной высоты полета над населенными пунктами и возможности, в случае неисправности ВС, выполнения посадки за пределами границ населенного пункта.

In all cases, flight crew can use the following phone number: Flight Control Officer: + 7 (391) 252-65-24.

## 5. Procedures for VFR flights

VFR flights shall be operated in the day-time and at night.

### Requirements for VFR flights:

VFR flights within CTR shall be carried out in visual meteorological conditions, with maximum caution of the entire flight crew, in accordance with the valid rules for flights in the airspace of the Russian Federation, provided ATS unit clearance is available. The pilot-in-command must observe visual flight rules and report ATS unit in good time of the necessity to change to an IFR flight. During VFR flights the flight crew must have two-way radio communication and ATC clearance of the appropriate ATS unit.

During VFR flight the flight crews shall maintain:

- the established routes by means of visual orientation and using the available navigation aids;
- safe intervals between ACFT flying under VFR;
- safe altitudes including altitudes over the populated areas.

Flight crews shall carry out VFR flights within CTR along the routes (route segment) and/or their combination passing through the main procedure points.

All routes are used for bidirectional traffic.

After take-off from RWY 11/29 ACFT shall proceed via the established VFR departure procedures. By arrangement with ATS unit, after take-off, ACFT are permitted to proceed directly to the initial point of the route indicated in the flight plan.

During arrival the flight crew must:

- listen to the latest ATIS broadcast and report its code letter to ATS unit while entering CTR;
- change pressure scale of barometric altimeter from area QNH to aerodrome QNH while entering CTR;
- use the established VFR arrival procedures.

Approach procedure shall be executed via the following points: RWY 29 – T15, T7; RWY 11 – T16, T8 using, if necessary, holding areas established at these points.

ACFT take-off or landing shall be executed from/on RWY 11/29. Besides that, helicopters can additionally execute vertical take-off or landing from/on helipad on TWY A.

ATS unit, depending on air and aeronautical situation, may assign flight altitude to flight crews of ACFT, executing VFR flight, which differs from altitude assigned in clearance for airspace use. In case when flight altitude, assigned by ATS unit, is below safe altitude, calculated by flight crew, considering requirements for flights over populated areas, the pilot-in-command shall inform immediately ATS unit about that.

Flight altitude is calculated by the flight crew on the basis of the requirements of aviation legislation depending on the aircraft performances, present flight conditions, aeronautical situation, taking into account safe flight altitude over the populated areas and possibility to execute landing outside the boundaries of populated area in case of aircraft malfunction.

## УНКЛ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома не имеет ярко выраженных форм скопления и перелета птиц, по условиям расположения аэродрома.

## UNKL AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome has no clearly defined bird behavior patterns with regard to concentration and migration that are conditioned by aerodrome location.

Сезонная миграция / Seasonal migration				Суточная миграция / Daily migration			
Сроки перелетов Migration periods	Основное направление Main direction	Высота (м) Height (M)	Частота Intensity	Основное направление Main direction	Высота (м) Height (M)	Время Duration	Частота Intensity
Весна, осень Spring, autumn	Юг-север, север-юг S – N, N - S	100-1000	1-2 стаи в сутки 1-2 flocks/ H24	Северо-восток – юго-запад NE – SW	До 200 Up to 200	0600-0900 1600-1900	Редко Rare

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует. Передача информации об орнитологической обстановке: передаётся по каналу АТИС.

Radar control of bird migration is not AVBL. Information on bird activity is broadcasted via ATIS.

УНКЛ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ  
UNKL AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UNKL-31 AD 2.1 UNKL-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 11/29	AD 2.1 UNKL-33
Precision Approach Chart – ICAO. RWY 11	AD 2.1 UNKL-37
Precision Approach Chart – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UNKL-38
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UNKL-39
Aircraft Parking /Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UNKL-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UNKL-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UNKL-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 11	AD 2.1 UNKL-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UNKL-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 11	AD 2.1 UNKL-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UNKL-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 11	AD 2.1 UNKL-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UNKL-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 11/29	AD 2.1 UNKL-89
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II, LOC Z RWY 11	AD 2.1 UNKL-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II, LOC Z RWY 29	AD 2.1 UNKL-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II, LOC Y RWY 11	AD 2.1 UNKL-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II, LOC Y RWY 29	AD 2.1 UNKL-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II, LOC X RWY 11	AD 2.1 UNKL-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II, LOC X RWY 29	AD 2.1 UNKL-102
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 11	AD 2.1 UNKL-103
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 29	AD 2.1 UNKL-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 11	AD 2.1 UNKL-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 29	AD 2.1 UNKL-106
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 11/29	AD 2.1 UNKL-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 11	AD 2.1 UNKL-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 29	AD 2.1 UNKL-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 11	AD 2.1 UNKL-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 29	AD 2.1 UNKL-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 11	AD 2.1 UNKL-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 29	AD 2.1 UNKL-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 11	AD 2.1 UNKL-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 29	AD 2.1 UNKL-158
VFR Departure Chart RWY 11	AD 2.1 UNKL-203
VFR Departure Chart RWY 29	AD 2.1 UNKL-204
VFR Arrival Chart RWY 11	AD 2.1 UNKL-205
VFR Arrival Chart RWY 29	AD 2.1 UNKL-206