

**УХПП ПЕТРОПАВЛОВСК-
КАМЧАТСКИЙ/Елизово
UHPP PETROPAVLOVSK-
KAMCHATSKY/Yelizovo****УХПП АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UHPP AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.****УХПП АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UHPP AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.**

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	531010с 1582702в. В центре ВПП 16R/34L 531010N 1582702E. In the centre of RWY 16R/34L
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	19 км СЗ г. Петропавловск-Камчатский, 5 км ЮВ г. Елизово 19 KM NW of Petropavlovsk-Kamchatsky, 5 KM SE of Yelizovo
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	39 м/ 11.5°C 39 M/ 11.5°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	26 м 26 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	7°З (2021) 7°W (2021)
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский (Елизово)», Россия, 684005, Камчатский край, г. Елизово, ул. Звездная, 9 "Petropavlovsk-Kamchatskiy/Yelizovo International Airport", JSC 9, Ulitsa Zvezdnaya, Yelizovo, Kamchatskiy Kray, 684005, Russia Тел./Tel: (415-31) 99-770 Факс/Fax: (415-31) 99-910 AFS: УХППАПБФ / УНППАРВФ SITA: РКСАРХН E-mail: airport@pkc.aero
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

**УХПП АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UHPP AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.**

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 2000-0500 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 2000-0500 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
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	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
9.	Обслуживание Handling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 2000-0800 AD OPR HR: 2000-0800 2. Тм = UTC + 12 часов LT = UTC + 12 HR 3. В течение суток осмотры летного поля аэродрома проводятся не менее 4-х раз: 1500-1600; 2000-2100; 0100-0200; 0800-0900. AD airfield inspection is conducted at least four times a day: 1500-1600; 2000-2100; 0100-0200; 0800-0900.

УХПП АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
УНПП АД 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства грузоподъемностью до 7 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 7 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 (эквивалент Jet A-1)/ – TS-1 (equivalent to Jet A-1)/ –
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХПП АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
УНПП АД 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта на 234 мест, гостиницы в городе Hotel at the airport for 234 pax, hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, поликлиника, служба скорой помощи, больницы в г. Елизово и г. Петропавловске-Камчатском Medical post in the airport Terminal, polyclinic, ambulance service, hospitals in Yelizovo and Petropavlovsk-Kamchatsky
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХПП АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
УНПП АД 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 8 согласно регламенту работы АД. Вне регламента работы АД уровень требуемой пожарной защиты не обеспечивается. CAT 8 according to AD OPR HR. AD category for fire fighting is not provided outside AD OPR HR.
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УХПП АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UHPP AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>Первая очередь:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ВПП 34L; - обочина ВПП на ширину 10 м; - РД N, B, C; - обочины РД N, B, C на ширину 10 м; - перрон; - ССО; - зоны КРМ, ГРМ (по запросу филиала Камчатэроавиационная); - выезд с аварийно-спасательной станции на ВПП; - аварийно-спасательные аптечки; - подъездные пути к стоянке спецтранспорта СНО ВС и боксам СНО ВС. <p>Вторая очередь:</p> <ul style="list-style-type: none"> - РД M, L; - обочины РД на ширину 10 м; - аварийно-спасательная станция; - служебные проезды. <p>Третья очередь:</p> <ul style="list-style-type: none"> - грунтовая часть ВПП на 25 м по всей длине; - обочины перрона и МС; - подъездные дороги к объектам. <p>1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RWY 34L; - RWY shoulder to a width of 10 M; - TWY N, B, C; - TWY N, B, C shoulders to a width of 10 M; - apron; - LGT; - LOC, GP areas (if requested by Kamchataeronavigation branch); - access road from emergency station to RWY; - survival kits; - access roads to parking area and stalls for special vehicles of Ground Handling service. <p>2:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TWY M, L; - TWY shoulders to a width of 10 M; - emergency and rescue station; - service roads. <p>3:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unpaved section of RWY to a width of 25 M over full length; - apron and stand shoulders; - access roads.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Перрон ЮЖНЫЙ / Apron SOUTH: MC / Stands: 1-8 - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 67/R/A/W/T 9-29- цементобетон / Cement-Concrete, PCN 60/R/A/W/T Перрон СЕВЕРНЫЙ / Apron NORTH: MC / Stands: 32-36, 42- цементобетон / Cement-Concrete, PCN 68/R/A/W/T 37-41 - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 27/R/A/W/T
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: A, B, G, H, L, M - 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 60/R/A/W/T C - 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 67/R/A/W/T D - 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 44/R/B/X/T F - 18.0 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 28/R/A/W/T J - 12.0 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 28/R/A/W/T N - 23.0 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 68/R/A/W/T 10 - 14.0 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 13/R/A/W/T 11 - 12.0 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 13/R/A/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	ВПП 16R, 34 м; ВПП 34L, 39 м RWY 16R, 34 М; RWY 34L, 39 М
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	MC / Stands: 1-8, 32, 32A, 32B, 33, 33A, 33B, 34, 35, 35A, 35B, 36, 36A, 36B, 37, 38, 39, 40, 41
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	MC / Stands: 1-8, 32, 32A, 32B, 33, 33A, 33B, 34, 35, 35A, 35B, 36, 36A, 36B, 37, 38, 39, 40, 41
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Указательные знаки остановки ВС и спецтранспорта, номера стоянок, контуры зон обслуживания ВС. Guidance sign boards at entrances to RWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids - NIL. Guidance sign boards of ACFT and special vehicle stop, stand numbers, stand safety lines.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении, осевая линия на всех РД. Огни уширения ВПП желтого цвета Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions, centre line on all taxiways. Yellow runway turn pad lights
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	Имеются AVBL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХПП АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**UHPP 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

УХПП АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**UHPP AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Елизово Камчатский филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Yelizovo Aeronautical Meteorological Centre, Kamchatka branch of FSBI "Aviamettelekom 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 Елизово 30 часов, TAF - каждые 3 часа; 1 час при выпуске регулярных и специальных сводок. Yelizovo Aeronautical Meteorological Centre 30 HR, TAF - every 3 HR; One hour for issue of routine and special reports.
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND в регламент работы аэропорта предоставляется каждые 30 минут, вне регламента - каждый час. TREND is issued every 30 MIN within AD OPR HR, every hour - outside AD OPR HR.
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация для экипажей ВС, инструктаж дежурной смены УВД Briefing, personal consultation, briefing of ATC duty shift
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты опасных явлений погоды, карты температуры и ветра по высотам, бланк полетной документации: TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, предупреждение по аэродрому, предупреждение о сдвиге ветра. Рус, англ. SIGWX charts, upper-air temperature and upper wind charts, TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, aerodrome warning, wind shear warning. RUS, ENG.

7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Приземные и кольцевые карты погоды, максимального ветра, снимки ИСЗ, схемы прогностического смещения радиозонда, донесение с борта ВС, информация с метеостанций «штормового кольца», предупреждения по аэродрому вылета, предупреждение о сдвиге ветра, информация SIGMET, AIRMET, AIREP, графическое отображение облака вулканического пепла в формате VAG (при наличии облака вулканического пепла). Surface and station circle weather charts, maximum wind charts, earth satellite pictures, forecast trajectories of radiosonde balloon, reports from ACFT, information from the "storm ring" weather stations network, departure aerodrome warnings, wind shear warnings, SIGMET, AIRMET, AIREP information, volcanic ash advisory in graphical form (VAG) in case of presence of volcanic ash cloud.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	UniMAS, КРАМС-4, автоматизированная информационная система «Методисплей», АП ДМРЛ-С UniMAS, KRAMS-4, automated information system «Metodisplay», Doppler Weather Radar DMRL-S user station
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	СДП, ДПК, ДПП TWR, GND
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УХПП АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UHPP AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода	
Designations 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 precision APCH RWY	
1	2	3	4	5	6	
16R	157°23' 164°	3400x45	PCN 60/R/A/W/T Cement-Concrete	531100.82N 1582626.94E 530919.28N 1582737.29E 26.1 M	THR 33.9 M TDZ 35.3 M	
34L	337°24' 344°	3400x45	PCN 60/R/A/W/T Cement-Concrete	530919.28N 1582737.29E 531100.81N 1582626.95E 26.0 M	THR 38.8 M TDZ 39.0 M	
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3700x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3700x300	нет/NIL	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system

УХПП АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UHPP 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
16R	3400	3550	3400	3400	нет/NIL
От РД В / From TWY B	2500	2650	2500	нет/NIL	нет/NIL
34L	3400	3550	3400	3400	нет/NIL
От РД F / From TWY F	3000	3150	3000	нет/NIL	нет/NIL
От РД L / From TWY L	2700	2850	2700	нет/NIL	нет/NIL
От РД В / From TWY B	900	1050	900	нет/NIL	нет/NIL

УХПП АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UHPP AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяжен- ность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны приземлени- я	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничи- тельных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Примеча- ния
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16R	CAT I 870 M LH	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	3370 M, 15 M 2470 M white next 900 M red-white last 300 M red	3400 M, 60 M 2760 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
34L	CAT II 900 M LH	зеленые green	PAPI right/2°40'	885 M	3370 M, 15 M 2470 M white next 900 M red-white last 300 M red	3400 M, 60 M 2760 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УХПП АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UHPP AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Имеется, (530847N 1582812E), тип излучения: проблесковый/постоянного горения, цвет огней красный, период излучения 7 сек. AVBL, (530847N 1582812E), emission type: flashing/steady, red lights, emission period is 7 SEC.
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. Осевых нет. Edge: all TWY. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХПП АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UHPP AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	На ВПП 16R/34L: 1) напротив РД В, 2) напротив РД L — On RWY 16R/34L: 1) opposite TWY B, 2) opposite TWY L —
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	1) 36.3 м, 2) 38.7 м 1) 36.3 M, 2) 38.7 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность, маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольники 22.5x45 м, цементобетон, PCN 60/R/B/X/T, не маркированы Rectangles, 22.5x45 M, Cement-Concrete, PCN 60/R/B/X/T, not marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	337°24'/344°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХПП АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UHPP AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Петропавловск-Камчатский/Елизово диспетчерская зона / Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo CTR: 532352N 1580743E - 532735N 1582243E - 531808N 1582918E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 15 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 15 KM centred at (531010N 1582702E) до / to 530530N 1583801E - 525603N 1584429E - 525219N 1582941E - 532352N 1580743E. Петропавловск-Камчатский/Елизово диспетчерский район / Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo CTA: 1. 533706N 1580912E - 532848N 1582448E - 531700N 1584642E - 530624N 1590212E - 525340N 1591108E - 524015N 1581809E - 532537N 1574629E - 533706N 1580912E; 2. 535838N 1583016E - 533818N 1590231E - 532807N 1595701E - 530624N 1600201E - 520000N 1583000E - 521500N 1574800E - 531933N 1573210E - 534748N 1581100E - 535838N 1583016E.
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Петропавловск-Камчатский/Елизово диспетчерская зона / Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo CTR: 1. от земли до 1200 м AGL / GND - 1200 M AGL. Петропавловск-Камчатский/Елизово диспетчерский район / Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo CTA: 1. от 1200 м AGL до FL080 / 1200 M AGL - FL080; 2. выше FL080 до FL265 / above FL080 - FL265.
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Петропавловск-Круг рус, англ Petropavlovsk-Radar RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	— / (2400) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХПП АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UHPP 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		121.500 129.000	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ Резервная частота Reserve FREQ
ДПК TWR	Петропавловск-Круг Petropavlovsk-Radar	119.400 124.000	к/с H24 п/з O/R	Дополнительно выполняет функции Подхода Additionally serves as Approach
СДП TWR	Петропавловск-Старт Petropavlovsk-Start	118.100 124.000	к/с H24 п/з O/R	нет NIL

ДПР GND	Петропавловск-Руление Petropavlovsk-Ground	127.000 124.000	к/с H24 п/з O/R	Дополнительно выполняет функции ВСДП Additionally serves as TWR
АТИС ATIS	Петропавловск-АТИС Petropavlovsk-ATIS	126.800	2000-0800	рус, англ RUS, ENG
	Петропавловск-Перрон Petropavlovsk-Apron	118.900	П/Р HS	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске, рус Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up, RUS
	Петропавловск-Транзит Petropavlovsk-Transit	131.900	П/Р HS	Коммерческий канал Commercial channel

УХПП АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UHPP AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, 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 (7°3/—) (7°W/—)	ПКК PKK	113.7 CH 84X	П/Р HS	531141.1N 1582605.9E	30 М		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 16R ILS кат. I (7°3/—) LOC 16R ILS CAT I (7°W/—)	ИКМ IKM	109.9	П/Р HS	530904.3N 1582747.7E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 16R GP 16R		333.8	П/Р HS	531052.1N 1582640.0E		2.7°, RDH 15.9 М	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 16R DME 16R	ИКМ IKM	CH 36X	П/Р HS	531052.1N 1582640.0E	30 М	362 М from RWY 16R	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 16R LMM 16R	М M	407	П/Р HS	531128.2N 1582608.0E		344°MAG/0.9 KM RWY 16R	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 34L ILS кат. II (7°3/—) LOC 34L ILS CAT II (7°W/—)	ИЛВ ILW	108.7	П/Р HS	531113.2N 1582618.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 34L GP 34L		330.5	П/Р HS	530927.8N 1582723.2E		2.7°, RDH 15.5 М	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 34L LOM 34L	ЛВ LW	920	П/Р HS	530650.1N 1582920.5E		164°MAG/5.0 KM RWY 34L	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 34L LMM 34L	В W	465	П/Р HS	530844.7N 1582801.2E		164°MAG/1.2 KM RWY 34L	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 34L GLS кат. I GBAS (H) 34L GLS CAT I	G34B	CH 21858	П/Р HS	530955.6N 1582652.2E		2.7°, TCH 15.0 М	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УХПП UHPP	113.350 CH 22269	П/Р HS			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

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

Для размещения ВС используются перрон ЮЖНЫЙ МС 1-31, перрон СЕВЕРНЫЙ МС 32-42.

Прибывающие ВС заруливают на МС самостоятельно или по запросу экипажа встречаются машиной сопровождения и следуют за ней до указанной стоянки.

Передвижением ВС по площади маневрирования руководит диспетчер «Петропавловск-Руление» на частоте 127.000 МГц. Без разрешения диспетчера руление, буксировка - ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

Радиосвязь экипажа ВС с лицом ИТС, руководящим запуском двигателей ВС или буксировкой, производится на частоте 118.900 МГц, позывной «Петропавловск-Перрон».

2. Руление на места стоянок и с них**Перрон ЮЖНЫЙ****Размещение ВС**

МС 1, 1А, 1В, 1С предназначены для размещения ВС Ан-124, B777-300ER и других ВС индексом ниже.

МС 2, 3 предназначены для размещения B747-100/400, А-330-300 и индексом ниже.

МС 3А, 3В предназначены для размещения ВС B747-8F.

МС 4 предназначена для размещения ВС Ил-76, B737, А-320-200.

МС 5 и МС 6 предназначены для размещения ВС А-320-200, А-300В4, Ту-204 и других ВС индексом ниже.

МС 7 предназначена для размещения ВС Ан-124, B747-400 и других ВС индексом ниже.

МС 8 предназначена для размещения ВС Ту-204, А-320-200, B737 и других ВС индексом ниже.

МС 9 для Ми-8, L-410 и индексом ниже.

МС 10-14 предназначены для размещения ВС L-410, Як-40 (ВС с размахом крыла до 28.4 м, длиной до 24 м) и индексом ниже.

МС 15-22 предназначены для размещения ВС L-410, Ан-28 (ВС с размахом крыла до 24.2 м, длиной до 20.5 м).

МС 23-26 предназначены для размещения ВС Ан-26, Як-40 (ВС с размахом крыла до 32 м, длиной до 28.2 м).

МС 27-29 предназначены для размещения ВС Як-40 (ВС с размахом крыла до 28.2 м, длиной до 28.2 м).

МС 30-31 предназначены для ВС L-410, Як-40, Ан-26, Ан-28. Выруливание осуществляется буксировкой.

МС 1 используется как санитарная стоянка для дезактивации, дегазации ВС.

МС 3 используется как стоянка для ВС с взрывоопасным грузом, а также для размещения ВС при актах незаконного вмешательства.

МС 1-8, МС 14-17 используются для стоянки и обслуживания международных рейсов.

Запуск ВС осуществляется на МС или в зонах запуска, обозначенных на схеме.

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

Movement of aircraft on the aerodrome shall be carried out under own engines power and under tow using a tow tractor. Taxi and tow operations shall be conducted in accordance with the established marking.

Stands 1-31 located on the SOUTH apron and stands 32-42 located on the NORTH apron are used for parking of ACFT.

Arriving ACFT shall self-park onto the stands or shall be escorted by the "Follow-me" vehicle to the designated stand upon request of the flight crew.

"Petropavlovsk-Ground" controller coordinates movement of ACFT on the aerodrome manoeuvring area on frequency 127.000 MHz. Taxi and tow operations without controller's clearance are PROHIBITED.

Radio communication between flight crew and technical and engineering service specialist in charge of engines start-up or tow operations shall be maintained on FREQ 118.900 MHz, call sign "Petropavlovsk-Apron".

2. Taxiing to and from stands**SOUTH Apron****ACFT accommodation**

Stands 1, 1A, 1B, 1C are designated to accommodate An-124, B777-300ER and other index below ACFT.

Stands 2, 3 are designated to accommodate B747-100/400, A-330-300 and index below ACFT.

Stands 3A, 3B are designated to accommodate B747-8F ACFT.

Stand 4 is designated to accommodate Il-76, B737, A-320-200 ACFT.

Stands 5 and 6 are designated to accommodate A-320-200, A-300B4, Tu-204 and other index below ACFT.

Stand 7 is designated to accommodate An-124, B747-400 and other index below ACFT.

Stand 8 is designated to accommodate Tu-204, A-320-200, B737 and other index below ACFT.

Stand 9 is designated to accommodate Mi-8, L-410 and index below ACFT.

Stands 10-14 are designated to accommodate L-410, Yak-40 (ACFT with a wingspan of up to 28.4 m, length up to 24 m) and index below ACFT.

Stands 15-22 are designated to accommodate L-410, An-28 aircraft (ACFT with a wingspan of up to 24.2 m, length up to 20.5 m).

Stands 23-26 are designated to accommodate An-26, Yak-40 aircraft (ACFT with a wingspan of up to 32 m, length up to 28.2 m).

Stands 27-29 are designated to accommodate Yak-40 aircraft (ACFT with a wingspan of up to 28.2 m, length up to 28.2 m).

Stands 30-31 are designated to accommodate L-410, Yak-40, An-26, An-28 aircraft. ACFT shall taxi out of the stands under tow.

Stand 1 is used as an isolated stand for ACFT disinfection.

Stand 3 is used to accommodate ACFT carrying explosives on board, and ACFT which are being subjected to an act of unlawful interference.

Stands 1-8, 14-17 are used to accommodate and provide ground handling services to ACFT operating international flights.

ACFT start-up shall be performed on stands and on start-up positions highlighted on the chart.

Прибытие

1. Заруливание ВС на МС 1 осуществляется только при отсутствии ВС на МС 2, 3, 3А, 3В.
2. Заруливание ВС на МС 1С для всех указанных типов ВС без ограничений.
3. Заруливание ВС на МС 1А для ВС Ан-124, В777, В767, А-330, Ил-96 (ВС с размахом крыла более 42 м) только при свободных МС 9 и 7, для ВС с размахом крыла менее 42 м без ограничений.
4. Заруливание на МС 1В для ВС Ан-124, В777, В767, А-330, Ил-96 (ВС с размахом крыла более 42 м) при свободных МС 2, 3В и 3А, для ВС с размахом крыла менее 42 м движение по оси руления на минимальной тяге.
5. Постановка ВС на МС 2, 3 на тяге собственных двигателей при свободных МС 3А и МС 3В.
6. Заруливание ВС на МС 3А при свободных МС 1, 1А, 1В, 1С, 2, 3, 3В.
7. Заруливание ВС на МС 3В при свободных МС 9, 7, 1, 1А, 1В, 1С, 2, 3, 3А.
8. Заруливание ВС на МС 5 при свободной МС 4, заруливание на МС 6 при свободной МС 5, при занятых МС постановка буксировкой.
9. При размещении на МС 7 ВС В777-300R выставлять конуса на расстоянии 2 м от носовой и хвостовой части ВС (не обеспечивается безопасное расстояние до зон обслуживания контуров МС). Заруливание без ограничений.
10. Постановка ВС на МС 8 на тяге собственных двигателей.
11. Заруливание ВС на МС 9 носом на восток.
12. Заруливание ВС на МС 10-14 на тяге собственных двигателей носом на восток. При постановке ВС с размахом крыла более 28 м выход буксировкой до МС 9. Постановка ВС с размахом крыла более 28 м на МС 10-14 буксировкой. При любой МС с 10 по 14, занятой ВС с размахом крыла более 28 м, постановка любых ВС на соседние МС только буксировкой.
13. Заруливание ВС на МС 15-22 на тяге собственных двигателей носом на восток. Постановка ВС с размахом крыла более 25 м на МС 15-22 буксировкой. При любой МС с 15 до 22, занятой ВС с размахом крыла более 25 м, постановка других ВС на соседние МС только буксировкой.
14. Постановка ВС на МС 23-26 буксировкой, либо на тяге собственных двигателей.
15. Постановка ВС на МС 27-31 буксировкой.

Отправление

1. Выруливание с МС 1С осуществляется только при отсутствии ВС на МС 2, 3, 3А, 3В.
2. Выруливание с МС 1 на минимальной тяге двигателей при занятых МС 2, 3А, 3В.
3. Выруливание с МС 1В для ВС Ан-124, В777, В767, А-330, Ил-96 (ВС с размахом крыла более 42 м) только при свободных МС 7 и МС 9, для ВС с размахом крыла менее 42 м без ограничений.
4. Выруливание с МС 1А для ВС Ан-124, В777, В767, А-330, Ил-96 (ВС с размахом крыла более 42 м) при свободных МС 2, 3В, 3А. Для ВС с размахом крыла менее 42 м движение по оси руления на минимальной тяге.
5. Выруливание с МС 2 только при свободной МС 1С.

Arrival

1. Stand 1: ACFT shall taxi into the stand only, when stands 2, 3, 3A, 3B are vacant.
2. Stand 1C: parking restrictions are not imposed with regard to all ACFT types specified above.
3. Stand 1A: An-124, B777, B767, A-330, Il-96 aircraft (ACFT with a wingspan exceeding 42 m) shall taxi into the stand only, when stands 9 and 7 are vacant, ACFT with a wingspan of less than 42 m - no restrictions imposed.
4. Stand 1B: An-124, B777, B767, A-330, Il-96 aircraft (ACFT with a wingspan exceeding 42 m) shall taxi into the stand, when stands 2, 3B and 3A are vacant; ACFT with a wingspan of less than 42 m shall taxi into the stand following the taxi guide line at minimum power.
5. Stands 2, 3 are AVBL for self-parking of ACFT, when stands 3A and 3B are vacant.
6. Stand 3A: ACFT shall taxi into the stand, when stands 1, 1A, 1B, 1C, 2, 3, 3B are vacant.
7. Stand 3B: ACFT shall taxi into the stand, when stands 9, 7, 1, 1A, 1B, 1C, 2, 3, 3A are vacant.
8. Stand 5: ACFT shall taxi into the stand, when stand 4 is vacant, into stand 6, when stand 5 is vacant; if relevant stands are occupied, ACFT shall be parked onto the stands under tow.
9. When stand 7 is occupied by B777-300R ACFT, safety cones are installed at DIST 2 m from the nose part and tail part of the ACFT (safe distance to apron safety lines is not provided). Parking restrictions are not imposed.
10. Stand 8 is AVBL for self-parking of ACFT.
11. Stand 9: ACFT shall taxi into the stand facing east.
12. Stands 10-14 are AVBL for self-parking of ACFT facing east. ACFT with a wingspan exceeding 28 m shall be towed out of the stands to stand 9. ACFT with a wingspan exceeding 28 m shall be parked onto stands 10-14 under tow. When either of the stands (10-14) is occupied by an ACFT with a wingspan exceeding 28 m, any ACFT shall be parked onto the adjacent stands only under tow.
13. Stands 15-22 are AVBL for self-parking of ACFT facing east. ACFT with a wingspan exceeding 25 m shall be parked onto stands 15-22 under tow. When either of the stands (15-22) is occupied by an ACFT with a wingspan exceeding 25 m, other ACFT shall be parked onto the adjacent stands only under tow.
14. Stands 23-26: ACFT shall be parked onto the stands under tow or under own engines power.
15. Stands 27-31: ACFT shall be parked onto the stands under tow.

Departure

1. Stand 1C: ACFT shall taxi out only, when stands 2, 3, 3A, 3B are vacant.
2. Stand 1: ACFT shall taxi out at minimum power, when stands 2, 3A, 3B are occupied.
3. Stand 1B: An-124, B777, B767, A-330, Il-96 aircraft (ACFT with a wingspan exceeding 42 m) shall taxi out only, when stands 7 and 9 are vacant, ACFT with a wingspan of less than 42 m - no restrictions imposed.
4. Stand 1A: An-124, B777, B767, A-330, Il-96 aircraft (ACFT with a wingspan exceeding 42 m) shall taxi out, when stands 2, 3B, 3A are vacant. ACFT with a wingspan of less than 42 m shall taxi along the taxi guide line at minimum power.
5. Stand 2: ACFT shall taxi out only, when stand 1C is vacant.

6. Выруливание с МС 2 и МС 3 для ВС B777, B767, A330, Ил-96 (ВС с размахом крыла более 42 м) при свободных МС 1А, 1В, 1С, МС 9, МС 7, для ВС с размахом крыла менее 42 м без ограничений.

7. Выруливание с МС 3А при свободных МС 1, 1А, 1В, 1С, 7, 9.

8. Выруливание с МС 3В при свободных МС 1, 1А, 1В, 1С, производится на тяге собственных двигателей.

9. Выруливание ВС с МС 4 производится буксировкой.

10. Выруливание ВС с МС 5, 6 производится буксировкой.

11. Выруливание ВС с МС 7 производится буксировкой при свободных МС 1В, МС 9 до сопряжения с РДС.

12. Выруливание ВС с МС 8 производится буксировкой.

13. Выруливание ВС с МС 9 без ограничений.

14. Выруливание ВС с МС 10-14 производится буксировкой. При любой МС с 10 по 14, занятой ВС с размахом крыла более 28 м, вывод любых ВС с соседних МС только буксировкой.

15. При постановке ВС с размахом крыла более 25 м на МС 15-22, выруливание осуществляется буксировкой. При любой МС с 15 по 22, занятой ВС с размахом крыла более 25 м, выруливание осуществляется любых ВС с соседних МС только буксировкой.

16. Выруливание ВС с МС 23-26 производится буксировкой, либо на тяге собственных двигателей.

17. Выруливание ВС с МС 27-29 осуществляется буксировкой.

Перрон СЕВЕРНЫЙ

Размещение ВС

МС 32, 33, 35, 36, 42 предназначены для размещения ВС B777-300ER, B747-400, Ил-96, A330-300, B767-300 и других ВС индексом ниже.

МС 32А, 32В, 33А, 33В, 34, 35А, 35В, 36А, 36В предназначены для размещения ВС А-321-200, B737-900 и других ВС индексом ниже.

МС 39-41 предназначены для размещения ВС SСJ-100, An-26 и других ВС индексом ниже.

МС 32А, 32, 32В, 33А, 33, 33В, 34, 35А, 35, 35В, 36А, 36, 36В и МС 37-42 используются для стоянки и обслуживания международных рейсов.

МС 37-42 постановка буксировкой.

МС 32А, 32, 32В, 33А, 33, 33В, 35А, 35, 35В, 36А, 36, 36В заруливание на тяге собственных двигателей.

Прибытие

Заруливание на МС 32 разрешено при свободных МС 32А и 32В.

Заруливание на МС 32А, 32В при занятой МС 32 ЗАПРЕЩЕНО.

Заруливание на МС 32А при занятой МС 32В разрешено для типов ВС А-321 и индексом ниже.

Заруливание на МС 32В при занятой МС 32А разрешено для типов ВС А-321 и индексом ниже.

Заруливание на МС 33 разрешено при свободных МС 33А и 33В.

Заруливание на МС 33А, 33В при занятой МС 33 ЗАПРЕЩЕНО.

Заруливание на МС 33А при занятой МС 33В разрешено для типов ВС А-321 и индексом ниже.

6. Stands 2, 3: B777, B767, A330, Il-96 aircraft (ACFT with a wingspan exceeding 42 m) shall taxi out, when stands 1A, 1B, 1C, 9, 7 are vacant, ACFT with a wingspan of less than 42 m - no restrictions imposed.

7. Stand 3A: ACFT shall taxi out, when stands 1, 1A, 1B, 1C, 7, 9 are vacant.

8. Stand 3B: ACFT shall taxi out under own engines power, when stands 1, 1A, 1B, 1C are vacant.

9. Stand 4: ACFT shall taxi out under tow.

10. Stands 5, 6: ACFT shall taxi out under tow.

11. Stand 7: when stands 1B, 9 are vacant, ACFT shall taxi out under tow, proceeding to junction with TWY C.

12. Stand 8: ACFT shall taxi out under tow.

13. Stand 9: no restrictions imposed on taxi-out operations.

14. Stands 10-14: ACFT shall taxi out under tow. When either of the stands (10-14) is occupied by an ACFT with a wingspan exceeding 28 m, any ACFT parked on the adjacent stands shall taxi out of the stand only under tow.

15. ACFT with a wingspan exceeding 25 m parked on stands 15-22 shall taxi out of the stands under tow. When either of the stands (15-22) is occupied by an ACFT with a wingspan exceeding 25 m, any ACFT parked on the adjacent stands shall taxi out of the stand only under tow.

16. Stands 23-26: ACFT shall taxi out under tow or under own engines power.

17. Stands 27-29: ACFT shall taxi out under tow.

NORTH Apron

ACFT accommodation

Stands 32, 33, 35, 36, 42 are designated to accommodate B777-300ER, B747-400, Il-96, A330-300, B767-300 and other index below ACFT.

Stands 32А, 32В, 33А, 33В, 34, 35А, 35В, 36А, 36В are designated to accommodate А-321-200, B737-900 and other index below ACFT.

Stands 39-41 are designated to accommodate SСJ-100, An-26 and other index below ACFT.

Stands 32А, 32, 32В, 33А, 33, 33В, 34, 35А, 35, 35В, 36А, 36, 36В and stands 37-42 are used to accommodate and provide ground handling services to ACFT operating international flights.

Stands 37-42: ACFT shall be parked under tow.

Stands 32А, 32, 32В, 33А, 33, 33В, 35А, 35, 35В, 36А, 36, 36В are AVBL for self-parking.

Arrival

Stand 32: taxiing into the stand is permitted, when stands 32А and 32В are vacant.

Stands 32А, 32В: taxiing into the stands is PROHIBITED, when stand 32 is occupied.

Stand 32А: when stand 32В is occupied, taxiing into the stand is permitted for А-321 series and index below ACFT.

Stand 32В: when stand 32А is occupied, taxiing into the stand is permitted for А-321 series and index below ACFT.

Stand 33: taxiing into the stand is permitted, when stands 33А, 33В are vacant.

Stands 33А, 33В: taxiing into the stands is PROHIBITED, when stand 33 is occupied.

Stand 33А: when stand 33В is occupied, taxiing into the stand is permitted for А-321 series and index below ACFT.

Заруливание на МС 33В при занятой МС 33А разрешено для типов ВС А-321 и индексом ниже.

Заруливание на МС 35 разрешено при свободных МС 35А и 35В.

Заруливание на МС 35А, 35В при занятой МС 35 ЗАПРЕЩЕНО.

Заруливание на МС 35А при занятой МС 35В разрешено для типов ВС А-321 и индексом ниже.

Заруливание на МС 35В при занятой МС 35А разрешено для типов ВС А-321 и индексом ниже.

Заруливание на МС 36 разрешено при свободных МС 36А и 36В.

Заруливание на МС 36А, 36В при занятой МС 36 ЗАПРЕЩЕНО.

Заруливание на МС 36А при занятой МС 36В разрешено для типов ВС А-321 и индексом ниже.

Заруливание на МС 36В при занятой МС 36А разрешено для типов ВС А-321 и индексом ниже.

Отправление

Выруливание с МС 32А, 32, 32В, 33А, 33, 33В, 34, 35А, 35, 35В, 36А, 36, 36В производится буксировкой.

Выруливание с МС 37-42 производится на тяге собственных двигателей.

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

МС 1-29, 37-41.

4. Зона стоянки вертолетов

Для размещения вертолетов используются МС 9, 11-14, 37-41.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны спецмашины сопровождения может быть запрошена через диспетчера СДП.

6. Ограничения при рулении

Запуск ВС 1, 2 класса разрешен на МС, на РД С в 100 м от кромки перрона, на маршруте руления по перрону при обязательном обеспечении безопасности на МС 1-8. Запуск ВС 3, 4 класса разрешен на МС.

Руление ВС 1, 2 класса по перрону легких самолетов на тяге собственных двигателей ЗАПРЕЩЕНО.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ буксировка ВС одновременно с двух смежных МС.

Руление ВС Ан-124-100, В747-400, -8F (ВС с размахом крыла 65 м и более) по РД С только за машиной сопровождения, на минимальной скорости, строго по оси руления.



РД А, D, J, H, G, F, 10 и 11 для всех типов ВС гражданской авиации НЕ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ.

РД М и РД L используются только ВС индекса 1-5.

Руление ВС с размахом крыла более 42 м по РД М, L производится за машиной сопровождения.

Разрешен разворот ВС всех типов на 180° на участках уширения ВПП 16R/34L в районе порога ВПП 16R в сторону РД D и в районе порога ВПП 34L в сторону РД G.

Разрешен разворот на 180° ВС всех типов на ВПП по запросу экипажа.

Предусмотрены процедуры руления по воздуху вертолетам на ползковом шасси от зон посадки вертолетов по РД N, B, C и L, M по линии маркировки к месту стоянки 1-7, 15, 39-41.

Заруливание на МС и выруливание до РД N, C по указанию персонала наземного обслуживания.

Stand 33B: when stand 33A is occupied, taxiing into the stand is permitted for A-321 series and index below ACFT.

Stand 35: taxiing into the stand is permitted, when stands 35A, 35B are vacant.

Stands 35A, 35B: taxiing into the stands is PROHIBITED, when stand 35 is occupied.

Stand 35A: when stand 35B is occupied, taxiing into the stand is permitted for A-321 series and index below ACFT.

Stand 35B: when stand 35A is occupied, taxiing into the stand is permitted for A-321 series and index below ACFT.

Stand 36: taxiing into the stand is permitted, when stands 36A and 36B are vacant.

Stands 36A, 36B: taxiing into the stands is PROHIBITED, when stand 36 is occupied.

Stand 36A: when stand 36B is occupied, taxiing into the stand is permitted for A-321 series and index below ACFT.

Stand 36B: when stand 36A is occupied, taxiing into the stand is permitted for A-321 series and index below ACFT.

Departure

Stands 32A, 32, 32B, 33A, 33, 33B, 34, 35A, 35, 35B, 36A, 36, 36B: ACFT shall taxi out under tow.

Stands 37-42: ACFT shall taxi out under own engines power.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

Stands 1-29, 37-41.

4. Parking area for helicopters

Stands 9, 11-14, 37-41 are used to accommodate helicopters.

5. Apron – taxiing during winter conditions

Taxi guide line may not be visible due to snow. Assistance of “Follow-me” vehicle can be requested via “Petrovavlovsk-Start” controller.

6. Taxiing – limitations

Class 1, 2 ACFT are permitted to start engines on stands, on TWY C at 100 m from the apron edge, on apron taxi route, provided that necessary safety procedures are implemented on stands 1-8. Class 3, 4 ACFT are permitted to start engines on stands.

Class 1, 2 ACFT are PROHIBITED to taxi under own engines power on the apron designated for small ACFT.

Simultaneous towing of ACFT from adjacent stands is PROHIBITED.

An-124-100, B747-400, -8F aircraft (ACFT with wingspan of 65 m or greater) shall taxi via TWY C only under assistance of the “Follow-me” vehicle, at minimum speed, strictly along the taxi guide line.

TWY A, D, J, H, G, F, 10 and 11 are not AVBL for all types of civil aviation ACFT.

TWY M and TWY L are AVBL only for index 1-5 ACFT.

ACFT with a wingspan exceeding 42 m shall taxi via TWY M, L under assistance of the «Follow-me» vehicle.

ACFT of all types are permitted to perform a 180° turn on RWY 16R/34L turn pads at RWY 16R threshold - towards TWY D, at RWY 34L threshold - towards TWY G.

A 180° turn on the RWY is permitted for all ACFT types upon request of the flight crew.

Air taxiing is permitted for skidded HEL from helicopter landing areas via TWY N, B, C and L, M along the marking to stands 1-7, 15, 39-41.

ACFT shall taxi into/out of stands to TWY N, TWY C following the instruction of ground handling personnel.

7. Противообледенительная обработка

Выполнение работ по противообледенительной обработке ВС проводится только на МС 1, 42.

Для ПОО ВС применяются:

- спецмашина Global Ultimate 2100-TE-ES;
- спецмашина JBT Tempest 2;
- моторные подогреватели УМП-350-131;
- подогреватель Delta III.

При проведении работ по противообледенительной защите ВС используются следующие типы жидкостей: «Octaflo Lyod» (тип I) и «Max Flight Sneg» (тип IV).

УХПП АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета, набора высоты и захода на посадку на аэродроме не применяются.

УХПП АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Введение в действие процедур

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

Орган ОВД обеспечивает включение в АТИС сообщения о начале применения или прекращения процедур в условиях ограниченной видимости.

LVP начинают применяться при видимости на ВПП (RVR) менее 550 м в любой из трех точек измерения видимости.

Наблюдение за RVR производится в зоне приземления рабочего курса посадки RVR (1), середине ВПП RVR (2) и в дальнем конце ВПП RVR (3).

Ограничения по эксплуатации аэродрома при введении в действие процедур

В период действия процедур LVP:

- ВПП 16R используется только для выполнения взлетов при RVR 200 м и более;
- руление ВС на рабочей площади (ВПП, РД С, В, М, L, N и перронах ЮЖНЫЙ и СЕВЕРНЫЙ) от/на МС осуществляется только за машиной сопровождения, оборудованной двусторонней связью «земля-воздух» и «земля-земля», проблесковыми маяками и световым табло «Следуйте за мной»;
- допускается наличие одновременно не более одного ВС на РД или ВПП.

В период действия процедур LVP ЗАПРЕЩЕНЫ:

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

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости экипажу ВС следует повторять все указания органа ОВД.

Запуск и руление

Экипажам (пилотам) запрашивать разрешение на запуск двигателей, указывая номер МС. Движение на перроне организуют наземные службы аэродрома.

Для руления ВС с МС установлены стандартные маршруты руления на вылет:

- для ВПП 34L - от МС перрона ЮЖНЫЙ по РД С, М, L до линии предварительного старта;

7. De-icing/anti-icing treatment

De-icing/anti-icing treatment is performed only on stands 1, 42.

The following equipment is employed:

- special vehicle Global Ultimate 2100-TE-ES;
- special vehicle JBT Tempest 2;
- engine heaters UMP-350-131;
- heater Delta III.

The following de-icing fluids: "Octaflo Lyod" (type I) and "Max Flight Sneg" (type IV) are used for de-icing/anti-icing treatment of ACFT.

UHPP AD 2.21. NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures during take-off, climb and approach are not applied at the aerodrome.

UHPP AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

Application of low visibility procedures

Flight crews are informed about LVP implementation through ATIS broadcast or by the ATS unit using the phrase: "*Low visibility procedures in progress, check your minimum*."

ATS unit ensures that information on initiation or cancellation of Low visibility procedures is included in ATIS broadcast.

Low visibility procedures are implemented, when RVR is below 550 m at any of the three observation sites.

RVR value is recorded at TDZ of the active landing RWY (1), mid-point (2) and stop-end (3).

Operating restrictions applied at the aerodrome, when LVP are in force

When LVP are in force:

- RWY 16R is used only for take-off operations, provided RVR is 200 m or above;
- ACFT shall taxi on the movement area (RWY, TWYs C, B, M, L, SOUTH and NORTH aprons) from/to the stands only under assistance of the "Follow-me" vehicle equipped with two-way "ground-air" and "ground-ground" communication, flashing beacons and illuminated "Follow me" panel;
- only one ACFT can simultaneously be present on TWY or RWY.

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.

When LVP are in force, flight crew should read back all ATS unit instructions.

Start-up and taxi operations

Flight crews (pilots) shall request start-up clearance, indicating stand number. Aerodrome ground handling services coordinate all movements on the apron.

Standard taxi routes are established for departing ACFT taxiing from stands:

- to take off from RWY 34L: from stands located on the SOUTH apron via TWY C, M, L to the runway-holding position;

- для ВПП 34L от МС перрона СЕВЕРНЫЙ по РД N до линии предварительного старта;

- для ВПП 16R от МС перрона СЕВЕРНЫЙ по РД N до линии предварительного старта.

- для ВПП 16R от МС перрона ЮЖНЫЙ по РД С, В до линии предварительного старта.

Руление от МС по перронам ЮЖНЫЙ и СЕВЕРНЫЙ до РД С и N соответственно, осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Вылет

Ожидание на предварительном старте производится перед линией СТОП на РД В, L и N.

Пересекать линию СТОП на РД В, L и N без разрешения органа ОВД ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Выруливание ВС на исполнительный старт:

- на ВПП 34L - разрешается при выполнении условия, что вылетающее ВС должно выполнить взлет до момента выхода прибывающего ВС в точку начала конечного участка захода на посадку (FAP);

- на ВПП 16R - разрешается без дополнительных ограничений.

После получения диспетчерского разрешения на занятие исполнительного старта экипаж ВС должен начать руление.

Прибытие

При выполнении ВС захода на посадку (на участке от точки начала конечного участка захода на посадку (FAP) до момента выполнения процедуры посадки) одновременно допускается руление не более одного ВС на РД С, М, L.

После посадки на ВПП 34L установлены стандартные маршруты руления на перрон ЮЖНЫЙ по РД В и С до МС, на перрон СЕВЕРНЫЙ по РД N до МС.

Место встречи машины сопровождения ВС, совершившего посадку на ВПП 34L, перед линией СТОП на РД В или N.

После посадки экипаж ВС обязан доложить диспетчеру «Петропавловск-Старт» об освобождении ВПП и критической зоны ILS. ВПП считается свободной, когда экипаж доложит о занятии РД В или N. Критическая зона ILS считается свободной после доклада экипажа об освобождении РД В или N.

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

Прекращение действия процедур

Прекращение LVP при значении RVR 550 м и более во всех трех точках измерения видимости RVR (1), RVR (2), RVR (3).

2. Процедуры полетов

Общие положения

Особенностью выполнения полетов в диспетчерской зоне и диспетчерском районе Петропавловск-Камчатский/Елизово является:

- одновременное выполнение полетов вертолетов и самолетов категорий А, В, С, D различной ведомственной принадлежности по ППП и ПВП;

- проведение учебно-тренировочных полетов воздушных судов государственной авиации, базирующихся на аэродроме, что влияет на выбор установленных SID, STAR и схем захода на посадку.

- to take off from RWY 34L: from stands located on the NORTH apron via TWY N to the runway-holding position;

- to take off from RWY 16R: from stands located on the NORTH apron via TWY N to the runway-holding position.

- to take off from RWY 16R: from stands located on the SOUTH apron via TWY C, B to the runway-holding position.

ACFT shall taxi from the stands via the SOUTH and NORTH aprons to TWY C and TWY N accordingly under own engines power or under tow.

Departure

ACFT shall hold at the runway-holding position at the STOP bars on TWY B, L and N.

ACFT are PROHIBITED to cross the STOP bars on TWY B, L and N unless ATS unit clearance has been received.

ACFT shall taxi to the line-up position:

- on RWY 34L, provided the departing ACFT shall execute take-off before the arriving ACFT reaches final approach point (FAP);

- on RWY 16R - WO additional restrictions.

Having obtained line-up clearance flight crew must start taxiing.

Arrival

Only one ACFT can taxi on TWY C, M, L, when ACFT executing approach is on the final.

Standard taxi routes via TWY B and TWY C to stands located on the SOUTH apron and via TWY N to stands located on the NORTH apron are established for ACFT that have landed on RWY 34L.

Arriving ACFT which has landed on RWY 34L shall be met by the "Follow-me" vehicle in front of the STOP bar on TWY B or N.

After landing flight crew must report vacation of RWY and ILS critical area to "Petropavlovsk-Start" controller. RWY is considered vacant when flight crew reports occupation of TWY B or N. ILS critical area is considered vacant after flight crew reports vacation of TWY B or N.

Flight crew shall report parking of ACFT onto the stand to the ATS unit using the following phraseology: "ACFT call sign, on stand...".

Cancellation of low visibility procedures

Low visibility procedures are cancelled, when RVR is 550 m or above at all three observation sites.

2. Flight procedures

General

Specifics of flight operations within Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo CTR and CTA:

- IFR and VFR flights of helicopters and CAT A, B, C, D ACFT of different authority affiliation can be operated simultaneously;

- selection of the established SID, STAR and approach procedures is affected by training and practice flights conducted by state aviation ACFT based at the AD.

2.1 Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерского района Петропавловск-Камчатский/Елизово

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 ВС и назначение безопасного эшелона возлагается на орган 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.) экипажу ВС предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленным информированием органа ОВД.

Предусмотрено векторение ВС.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП может быть произведен только в том случае, когда орган ОВД получает составленное КВС сообщение, которое содержит фразу: «Отменяю полет по ППП» и любые изменения, подлежащие внесению в его фактический план полета.

При полетах в пределах диспетчерской зоны и диспетчерского района необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа в соответствующую зону ответственности;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующих органов ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ-диапазоне;
- иметь средства связи ВЧ-диапазона и АРК СЧ-диапазона;
- экипаж ВС, оборудованного ответчиком ВРЛ, обязан обеспечить его работу.

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

Для оптимизации потока ВС при сухой ВПП взлетно-посадочные операции могут выполняться с попутной составляющей ветра, не превышающей 5 м/с. КВС обязан запросить другое направление для взлета или посадки, если выполнение взлета или посадки с фактическим ветром не обеспечивает безопасность.

Порядок взлета ВС

Для взлета экипажи ВС используют ВПП 16R/34L.

Взлет не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

Выполнение процедур на ВПП должно быть сокращено до минимально необходимого.

Взлет и первоначальный набор высоты осуществляются:

- по установленным SID;
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля - по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения и/или процедуры «Прямо на».

Перед разрешением на взлет условия выхода могут быть скорректированы органом ОВД.

Следование транзитом

При следовании транзитом через диспетчерский район Петропавловск-Камчатский/Елизово ВС выполняют полет по маршрутам ОВД, а также при необходимости по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

2.1 Procedures for IFR flights within Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo CTA

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (heights) in accordance with 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 imposed on the ATS unit. 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, ACFT equipment failure and other) a right is given to the flight crew to change flight level at own discretion, immediately reporting it to the ATS unit.

Radar vectoring is provided.

Change from IFR flight to VFR flight is permitted only after ATS unit receives a message initiated by the pilot-in-command containing the phrase: "IFR flight cancelled" and other changes if any, to be made to the current flight plan.

Requirements for flight operations within CTR and CTA:

- to obtain ATS unit clearance before ACFT enters the relevant area of responsibility;
- to report ACFT position upon request of the ATS unit;
- to follow instructions of relevant ATS units;
- to maintain two-way radio communication in VHF range;
- to have HF range and ADF medium frequency range radio equipment;
- flight crew of ACFT, equipped with SSR transponder must ensure its serviceability.

ACFT, which are on the final approach segment, have priority over departing ACFT.

To optimize ACFT flow, when RWY is dry, take-off and landing operations may be carried out with a tailwind component 5 m/s or less. Pilot-in-command must request another direction for take-off or landing, if take-off or landing with actual wind can affect safety of flight operations.

ACFT take-off procedure

Flight crews shall use RWY 16R/34L for take-off.

Take-off not from RWY beginning shall be carried out upon request of the flight crew or at the initiative of the ATS unit. Pilot-in-command is responsible for taking the decision to execute take-off not from the RWY beginning.

Pre-flight checks on the runway must be kept to a minimum.

Take-off and initial climb shall be carried out:

- along the established SID;
- under continuous radar control - via tracks assigned by the ATS unit using radar vectoring and/or with employment of «Direct to» procedure.

Departure instructions may be revised by the ATS unit prior to issuing take-off clearance.

Transit flights

ACFT executing transit flights through Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo CTA shall proceed via ATS routes and via tracks assigned by ATS unit using radar vectoring, if required.

Вылет по ППП

Набор выполняется только до высоты или эшелона, разрешенного органом ОВД.

Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования после взлета возможно применение радиолокационного векторения и/или процедуры «Прямо на».

При установлении связи с органом ОВД (диспетчером ДПК) в режиме набора высоты экипаж обязан доложить фактическую и занимаемую высоту.

Прибытие по ППП

Снижение и подход к аэродрому выполняется:

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

Заход на посадку по ППП

Основным типом захода на посадку по приборам на ВПП 16R/34L является заход по ILS. Информацию о возможности захода по ILS экипаж ВС получает из сводки АТИС.

Особенность при заходе на посадку на ВПП 16R: ВС, не оборудованные аппаратурой спутниковой навигации, при входе в диспетчерский район должны запросить у органа ОВД векторение.

При намерении выполнить заход, отличный от ILS, экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД и получить на это подтверждение.

При векторении разрешение на заход будет выдано одновременно с последним заданным курсом, в этом случае экипаж ВС выдерживает разрешенную органом ОВД абсолютную высоту до входа в глиссаду.

Посадка с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока ВС по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на экипаж ВС.

Предупреждение: При выполнении захода на посадку методом визуального маневрирования (маневр «circle-to-land») на ВПП 16R/34L визуальное маневрирование западнее аэродрома ЗАПРЕЩЕНО.

2.3 Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерского района Петропавловск-Камчатский/Елизово Радиолокационное наведение и порядок следования

Векторение в диспетчерском районе разрешается на высотах не ниже минимальных в соответствии с обзорной картой минимальных абсолютных высот УВД (см. AD 2.1 UHPP-57).

2.3.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль обеспечивается обзорным радиолокатором аэродромным Лира-А10.

2.3.2 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль обеспечивается обзорным радиолокатором аэродромным Лира-А10. Вторичный канал работает в режимах RBS и УВД.

При полетах по ППП и ПВП в диспетчерской зоне и диспетчерском районе Петропавловск-Камчатский/Елизово экипаж ВС, оборудованного ответчиком ВРЛ, обязан обеспечить его работу.

2.3.3 Заход на посадку по системе спутниковой навигации

При выполнении захода на посадку по системе спутниковой навигации (по GLS, RNAV) экипаж ВС информирует орган ОВД об основной и резервной системах захода на посадку.

Departure under IFR

Climb shall be executed only to ALT/HGT or flight level cleared by ATS unit.

Radar vectoring and/or "Direct to" procedure may be applied after take-off to provide the established separation intervals.

When establishing contact with ATS unit ("Petropavlovsk-Radar" controller) in climb, the flight crew must report present ALT/HGT and ALT/HGT to be reached.

IFR arrival

Descent and arrival to the aerodrome shall be carried out:

- along the established STAR and approach procedures;
- with employment of «Direct to» procedure;
- with employment of radar vectoring.

IFR approach

ILS approach is the basic type of IFR approach to RWY 16R/34L. Flight crew shall obtain information about the possibility to execute ILS approach through ATIS broadcast.

RWY 16R approach procedure:

Flight crews of ACFT not carrying satellite navigation equipment on board must request vectoring from the ATS unit, when ACFT enters CTA.

If intended to carry out an approach other than ILS approach, flight crew must report to the ATS unit and obtain clearance.

If ACFT is being vectored, approach clearance is issued simultaneously with the last assigned heading, in this case flight crew shall maintain the altitude cleared by the ATS unit until intercepting the glide path.

Downwind landing shall be carried out 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 downwind landing is imposed on the flight crew.

Warning: Visual manoeuvring west of the aerodrome is PROHIBITED, if intended to execute a "circle-to-land" manoeuvre to RWY 16R/34L.

2.3 ATS surveillance procedures within Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo CTA

Radar vectoring and sequencing

Radar vectoring in CTA is provided at altitudes not below MSA in accordance with ATC Surveillance Minimum Altitude Chart (see AD 2.1 UHPP-57).

2.3.1 Radar control and ATS using primary surveillance radar (PSR)

Radar control is provided using TAR Lira-A10.

2.3.2 Radar control and ATS using secondary surveillance radar (SSR)

Radar control is provided using TAR Lira-A10. SSR transponder operates in RBS and ATC modes.

Flight crew of ACFT equipped with SSR transponder must ensure its serviceability over the course of IFR and VFR flight operations in Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo CTR and CTA.

2.3.3 GNSS approach procedure

If intended to execute GNSS (GLS, RNAV) approach, flight crew shall inform ATS unit about the basic and backup approach procedures.

Контроль работоспособности GNSS при выполнении заходов на посадку осуществляется органом ОВД с помощью оборудования GBAS (ЛККС А-2000).

При невозможности выполнять посадку по системе спутниковой навигации экипаж воздушного судна информирует орган ОВД о решении на продолжение захода на посадку по резервной системе или об уходе на второй круг.

При получении информации об отказах технических средств, обеспечивающих посадку по зональной навигации, орган ОВД информирует об этом экипажи воздушных судов, находящиеся у него на обслуживании и использующие зональную навигацию, и рекомендует заход на посадку по выбранной резервной системе.

2.4 Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами, изложенными в разделе ENR 1.6 АИП России.

Во всех случаях экипаж может:

- прослушивать на частоте ДППМ (920 LW) информацию и указания органа ОВД;

- использовать мобильную или спутниковую связь для связи:

а) с руководителем полетов:

+ 7 (914) 620-37-46, + 7 (415) 317-32-37.

б) с диспетчером СДП:

+ 7 (415) 317-38-65.

Примечание:

Прослушивание информации и указаний органа ОВД производится на частоте ДППМ (920 LW) независимо от рабочего направления посадки.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200) м связь с «Петропавловск-Круг» не установлена) экипаж (пилот) ВС продолжает набор высоты и выполняет полет по схеме захода на посадку.

Если на АД Петропавловск-Камчатский/Елизово произвести посадку не позволяет посадочный вес, то экипаж (пилот) может выработать (слить) топливо в зоне ожидания над ОПРС Халактырка (710 НУ). Слив топлива возможен от начала участка пути удаления до начала участка пути приближения.

После выработки (слива) топлива в зоне ожидания над ОПРС Халактырка (710 НУ) экипаж ВС может выполнить заход на посадку на ВПП 34L по опубликованному схеме.

При потере радиосвязи до входа в диспетчерский район Петропавловск-Камчатский/Елизово или на подходе к АД экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера ОВД.

При входе в диспетчерский район экипаж ВС независимо от ранее выбранного и/или согласованного с органом ОВД STAR, сохраняя последний заданный органом ОВД эшелон полета по STAR 5A (при рабочей ВПП 34L) следует в зону ожидания над ОПРС Халактырка (710 НУ) (см. AD 2.1 UHPP-88), не ранее расчетного времени прибытия начинает снижение и выполняет заход на посадку и посадку в соответствии с опубликованными схемами для ВПП 34L.

При рабочей ВПП 16R экипаж ВС следует STAR 5P (см. AD 2.1 UHPP-147) и выполняет заход на посадку в соответствии с опубликованной схемой для ВПП 16R.

Предупреждение:

В случае если ВС, выполняющее заход на посадку на ВПП 16R по ППП, не оборудовано аппаратурой спутниковой навигации, экипаж ВС обязан уйти на запасной аэродром, если ВС не задан последний курс для захвата курсового маяка.

When ACFT execute approach procedures, ATS unit controls GNSS performance using GBAS equipment.

If unable to execute GNSS approach, flight crew shall advise ATS unit about the decision to execute backup approach or missed approach procedure.

Having obtained information about failure of RNAV (GNSS) equipment, ATS unit passes this data to flight crews of ACFT proceeding along RNAV routes and advises to fly the backup approach procedure.

2.4 Communication failure

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

In all cases flight crew may:

- maintain a listening watch on LOM FREQ (920 LW) for information and ATS unit instructions;

- use mobile or satellite communication to contact:

a) Flight Control Officer:

+ 7 (914) 620-37-46, + 7 (415) 317-32-37.

b) TWR controller:

+ 7 (415) 317-38-65.

Note:

Flight crew shall maintain a listening watch on LOM frequency (920 LW) for information and ATS unit instructions regardless of active landing direction.

In the event of radio communication failure after take-off (if at (200) m communication with "Petropavlovsk-Radar" is not established) flight crew (pilot) shall continue climbing and then proceed in accordance with the approach procedure.

If unable to land at Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo AD due to ACFT landing mass, flight crew (pilot) can burn out (dump) fuel in the holding area over Khalaktyrka NDB (710 HY). Fuel dumping is permitted on the segment from start of the outbound leg to start of the inbound leg.

After burning out (dumping) fuel in the holding area over Khalaktyrka NDB (710 HY) flight crew can execute approach to RWY 34L in accordance with the published procedures.

In the event of radio communication failure before ACFT enters Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo CTA or after, when proceeding to the AD, flight crew (pilot) shall continue the flight at the flight level assigned by the last instruction received from the ATS unit controller.

After entry into CTA, the flight crew, regardless of STAR selected earlier and/or coordinated with ATS unit, maintaining flight level last assigned by ATS unit for STAR of 5A designator (when RWY 34L is active) shall proceed to the holding area at Khalaktyrka NDB (710 HY) (see AD 2.1 UHPP-88) After joining the holding area at Khalaktyrka NDB (710 HY), not earlier the estimated time of arrival, the flight crew shall commence descending and execute the approach and landing in accordance with the published procedures for RWY 34L.

When RWY 16R is active, flight crew shall proceed via STAR 5P (see AD 2.1 UHPP-147) and execute approach in accordance with the published procedure for RWY 16R.

Warning:

If ACFT executing approach under IFR to RWY 16R is not carrying satellite navigation equipment on board, flight crew must proceed to an alternate aerodrome, if the last heading for LOC interception was not assigned.

В случаях, когда произвести посадку на аэродроме не предоставляется возможным (по метеорологическим условиям или другим причинам), экипаж ВС после ухода на второй круг может продолжить полет до запасного аэродрома, используя стандартные маршруты выхода:

- ВПП 16R - SID 4G (см. AD 2.1 UHPP-71);
- ВПП 34L - SID 4D (см. AD 2.1 UHPP-72).

Примечание:

В случае, если экипаж ВС не может выполнить вышеописанные процедуры, необходимо установить код 7700 в приемоответчике.

Отказ связи в условиях полёта по ПВП

ВС, выполняющее полет на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона, следует по плану до аэродрома первой посадки на установленной ранее органом ОВД высоте.

2.5 Процедуры полетов по ПВП

Общие положения

Полеты по ПВП выполняются днем и ночью при метеорологических условиях, соответствующих минимуму КВС для полетов по ПВП.

Отступлений от требований и правил полетов по ПВП, действующих на территории Российской Федерации, нет.

Для упорядочения полетов по ПВП в диспетчерской зоне установлен аэродромный круг полетов с восточной стороны от осевой линии ВПП. Аэродромный круг полетов представляет собой прямоугольный маршрут (четыре разворота на 90°) для выхода ВС на предпосадочную прямую и не имеющие фиксированных размеров. Высота полета (500) м.

Особенностью выполнения полетов по ПВП в диспетчерской зоне и диспетчерском районе аэродрома являются:

- проведение учебно-тренировочных полетов воздушных судов государственной авиации базирующихся на аэродроме совместного базирования Петропавловск-Камчатский/Елизово, что может накладывать кратковременные ограничения на полеты ПВП (задержка вылета, задержка при входе в диспетчерскую зону, изменение ранее намеченного маршрута следования через диспетчерскую зону);
- полеты по ПВП над облаками в диспетчерской зоне не выполняются;
- запретная зона UHP325, зона ограничения полетов UHR1522 и особенности их использования (см. ENR 5.1);
- отсутствие альтернативных маршрутов обхода диспетчерской зоны на основных направлениях движения ВС.

Разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

- представляется план полета в отношении разрешения органа ОВД с заполненными пунктами 7-18 и с указанием целей полета;
- разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом воздушного судна в диспетчерскую зону, диспетчерский район Петропавловск-Камчатский/Елизово;
- сообщение о местонахождении представляется в соответствии с пунктом 3.6.3 Приложения 2 ИКАО;
- отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения.

Примечание:

Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП.

При полетах по ПВП в диспетчерской зоне и диспетчерском районе аэродрома экипаж ВС, оборудованного ответчиком ВРЛ, обязан обеспечить его работу.

If unable to land at the aerodrome (due to weather conditions or other circumstances), after missed approach flight crew may continue the flight to an alternate aerodrome using standard departure routes:

- RWY 16R - SID 4G (see AD 2.1 UHPP-71);
- RWY 34L - SID 4D (see AD 2.1 UHPP-72).

Note:

If unable to comply with the indicated above procedures, flight crew must set transponder to code 7700.

Communication failure during VFR flight

ACFT, executing flight at HGT/ALT below the lower (safe) flight level, shall proceed according to flight plan to the aerodrome of first landing at HGT/ALT assigned earlier by the ATS unit.

2.5 Procedures for VFR flights

General

VFR flights are executed in the day-time and night-time under meteorological conditions corresponding to the pilot-in-command minimum for VFR flights.

There are no deviations from the requirements and VFR flight rules valid on the territory of the Russian Federation.

To regulate VFR flights within CTR, the aerodrome traffic circuit is established east of RWY centre line. Aerodrome traffic circuit represents rectangular route (four 90° turns) for ACFT to establish on final and has no fixed size. Flight height is (500) M.

The peculiarities of VFR flight execution within CTR and CTA are:

- executing of state aviation training and practice flights, based at Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo joint AD, which may impose short-term limitations on VFR flights (departure delay, CTR entry delay, change of previously planned route through CTR);
- VFR flights above the clouds in CTR shall not be conducted;
- prohibited area UHP325, restricted area UHR1522 and peculiarities of their use (see ENR 5.1);
- unavailability of alternate routes to avoid CTR for main directions of ACFT traffic.

ATS unit issues clearance for VFR flights under the following conditions:

- a flight plan in respect of ATS unit permission is filed with items 7-18 filled in, indicating flight purpose;
- ATS unit clearance must be obtained immediately before ACFT entry into Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo CTR, CTA;
- position report shall be provided in accordance with item 3.6.3 of ICAO Annex 2;
- deviations from ATS unit clearance may be carried out only in case prior permission for these deviations has been obtained;

Note:

ATS unit clearance is intended only to provide separation between IFR and VFR flights.

During VFR flights in CTR and CTA, the flight crew of ACFT equipped with SSR transponder must ensure its serviceability

2.5.1 Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерской зоны для ВС, выполняющих полеты на высотах ниже нижнего (безопасного) эшелона (самолеты категории А и вертолеты)

Общие положения

Вход и выход в/из диспетчерской зоны осуществляется через пункты обязательного донесения (см. AD 2.1 UHPP-113).

Полеты внутри диспетчерской зоны осуществляются по траекториям, задаваемым органом ОВД.

При входе в диспетчерскую зону экипаж ВС обязан установить радиосвязь с органом ОВД не позже пересечения границы диспетчерской зоны.

При отсутствии диспетчерского разрешения для входа/пролета диспетчерской зоны, по причине сложной воздушной обстановки, обусловленной ограничениями использования воздушного пространства, выполнением учебно-тренировочных полетов государственной авиации и т.п., экипаж ВС должен выполнить полет в режиме ожидания (правая или левая «Орбита» над точкой, установленной органом ОВД).

Процедура ожидания выполняется экипажем ВС за пределами диспетчерской зоны.

При выполнении полетов в диспетчерской зоне экипажам вертолетов органом ОВД может быть выдано указание выполнить маневр для ожидания разрешения. Условия выполнения маневра для ожидания разрешения доводятся органом ОВД.

Примечание: При отсутствии других ВС в диспетчерской зоне, по согласованию с органом ОВД, разрешается вход и выход в/из диспетчерской зоны на любом согласованном рубеже.

При прибытии на аэродром

Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с органом ОВД.

При входе в диспетчерскую зону орган ОВД решает экипажу ВС следовать по кратчайшему расстоянию для входа (вписывания) в аэродромный круг полетов к указанному развороту в зависимости от направления курса посадки и даст указание доложить вход в аэродромный круг полетов.

В случае ухода на второй круг при полете по ПВП, если не поступило других указаний от органа ОВД, уход на второй круг и повторный заход на посадку осуществляется по аэродромному кругу полетов ПВП.

При вылете с аэродрома

После выполнения взлета орган ОВД дает указание экипажу ВС следовать по кратчайшему расстоянию на разрешенный ПОД выхода, в соответствии с планом полета.

При следовании ВС через диспетчерскую зону аэродрома транзитом

При выполнении полетов по ПВП в воздушном пространстве класса G пересечение диспетчерской зоны аэродрома выполняется экипажем ВС после получения диспетчерского разрешения от органа ОВД аэродрома.

При входе в диспетчерскую зону орган ОВД решает экипажу ВС следовать по кратчайшему расстоянию на заявленный экипажем ПОД для выхода из диспетчерской зоны. Если воздушная обстановка не позволяет разрешить следовать на заявленный экипажем ПОД, то экипажу будет выдано указание следовать на другой ПОД для выхода из диспетчерской зоны или выполнить маневр ожидания. Условия выполнения маневра ожидания доводятся органом ОВД.

2.5.1 Procedures for VFR flights within CTR for ACFT executing flights at altitudes below the lower (safe) flight level (CAT A ACFT and helicopters)

General

Entry and exit to/from CTR shall be executed via compulsory reporting points (see AD 2.1 UHPP-113).

Flights within CTR are executed via tracks assigned by ATS unit.

When entering CTR, flight crew must establish radio communication with ATS unit not later than crossing CTR boundary.

When controller's clearance for entry/passing CTR is unavailable due to adverse air situation, which was caused by airspace use limitations, execution of state aviation training and practice flights, etc., flight crew must execute holding operation (right and left "Orbita" over the point established by ATS unit).

Holding procedure shall be executed by flight crew outside CTR.

When executing flights in CTR, helicopter flight crew may be instructed by ATS unit to execute manoeuvre to stand by for clearance. The conditions for execution manoeuvre to stand by for clearance shall be advised by ATS unit.

Note: If there are no other ACFT in CTR, entry and exit to/from CTR is cleared, by ATS unit coordination, at any arranged point.

Arrival to the aerodrome

Flight crew must listen to current ATIS broadcast and report its code letter at the first contact with ATS unit.

When entering CTR, ATS unit clears the flight crew to proceed along the shortest distance for entering (joining) the aerodrome traffic circuit to indicated turn depending on landing heading and will instruct to report entry to aerodrome traffic circuit.

In case of missed approach during VFR flight, unless otherwise instructed by ATS unit, missed approach and repeated approach shall be executed via VFR aerodrome traffic circuit.

Departure from the aerodrome

After executing take-off, ATS unit instructs the flight crew to proceed along the shortest distance to the cleared exit CRP according to flight plan.

Transit flights through CTR

When executing VFR flights in class G airspace, passing CTR shall be executed by flight crew after obtaining controller's clearance from aerodrome ATS unit.

When ACFT enters CTR, ATS unit clears the flight crew to proceed along the shortest distance to CRP indicated by the flight crew as CTR exit point. If unable to proceed to the specified CRP due to air situation, flight crew is instructed to proceed to another CRP to leave CTR or execute a holding procedure. Holding instructions are provided by the ATS unit.

2.5.2 Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерской зоны и диспетчерского района аэродрома для ВС категории В

Общие положения

Вход в диспетчерский район аэродрома осуществляется через установленные точки STAR.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП может быть произведен только в том случае, когда орган ОВД получает составленное КВС сообщение, которое содержит фразу «Отменяю полет по ППП» и любые изменения, подлежащие внесению в его фактический план полета.

ВС, выполняющие полеты по ПВП, эшелонируются относительно ВС, выполняющих полеты по ППП, и получают информацию о движении в отношении других ВС, выполняющих полеты по ПВП.

При прибытии на аэродром

Экипаж ВС, намеревающегося выполнить заход на посадку на аэродроме по ПВП, обязан выполнить процедуру перехода от полета по ППП к полету по ПВП, если такая процедура не была выполнена до входа в район аэродрома. В этом случае экипаж обязан доложить органу ОВД о том, что следует по ПВП.

Экипаж обязан запросить заход на посадку по ПВП при первом выходе на связь.

Орган ОВД вправе отказать экипажу ВС в выполнении захода на посадку по ПВП по причине сложной воздушной обстановки, обусловленной ограничениями использования воздушного пространства, выполнением учебно-тренировочных полетов государственной авиации и т.п.

При необходимости, экипажу ВС, выполняющего заход на посадку по ПВП, органом ОВД может быть выдано указание выполнить маневр для ожидания разрешения на вход в диспетчерскую зону.

Маневр для ожидания разрешения выполняется над пунктами обязательного донесения, установленными на границе диспетчерской зоны (см. AD 2.1 UHPP-113), или по указанию органа ОВД.

В случае ухода на второй круг при полете по ПВП, если не поступило иных указаний от органа ОВД, уход на второй круг и повторный заход на посадку осуществляется по аэродромному кругу полетов ПВП.

При вылете с аэродрома

Выход из диспетчерской зоны аэродрома осуществляется через пункты обязательного донесения на границе диспетчерской зоны (см. AD 2.1 UHPP-113) или по указанию органа ОВД.

Выход из диспетчерского района аэродрома осуществляется через установленные точки SID.

Особенности выполнения полетов на вертолетах

При выполнении посадки

При выполнении захода на посадку по ППП посадка производится только в зоне TLOF ВПП 16R/34L.

При полетах по ПВП в светлое время суток по запросу экипажа ВС посадка может быть выполнена на любую часть ВПП 16R/34L. Способ посадки выбирает экипаж ВС. При необходимости по указанию органа ОВД и готовности экипажа ВС (за исключением ВС с взлетной массой более 13 тонн) разрешается выполнять посадку на любую точку РД В, L, М с соблюдением установленных мер безопасности при посадке.

При выполнении взлета

При необходимости по указанию органа ОВД и готовности экипажа ВС (за исключением ВС с взлетной массой более 13 тонн) разрешается выполнять взлет с любой точки РД В, L, М с соблюдением установленных мер безопасности при взлете.

2.5.2 Procedures for VFR flights within CTR and CTA for CAT B ACFT

General

ACFT shall enter CTA via the established STAR WPTs.

Change from IFR flight to VFR flight can be made only in case when ATS unit receives a message from pilot-in-command containing a phrase: "IFR flight cancelled" and any other changes subject to be inserted into his present flight plan.

Separation between VFR and IFR traffic is provided, also flight crews operating VFR flights are provided information about ACFT position relative to other ACFT operating VFR flights.

Arrival

If intended to execute a VFR approach, flight crew of arriving ACFT must change from IFR to VFR flight, if change to flight under VFR was not carried out before ACFT entered the terminal area. In such case, flight crew must inform the ATS unit that the flight shall be operated under VFR.

Flight crew must request clearance for VFR approach on initial radio contact.

ATS unit has the right not to authorize VFR approach in view of an adverse air situation caused by restrictions imposed on use of the airspace, training and practice flights operated by state aviation ACFT, etc.

If required, ATS unit may instruct the flight crew executing landing under VFR to carry out a manoeuvre while waiting for clearance to enter CTR.

The indicated above manoeuvre requires proceeding over CRP established on CTR boundary (see AD 2.1 UHPP-113) or following ATS unit instructions.

Missed approach during VFR flight shall be carried out under VFR along the aerodrome traffic circuit, unless otherwise instructed by the ATS unit.

Departure

ACFT shall leave CTR via CRP established on CTR boundary (see AD 2.1 UHPP-113) or as instructed by the ATS unit.

ACFT shall leave CTA via the established SID WPT.

Helicopter flight operations

Landing

Helicopters executing IFR approach shall land only on RWY 16R/34L TLOF.

When VFR flights are operated in daylight hours, upon request of the flight crew, landing can be carried out on any part of RWY 16R/34L. Landing method shall be determined by the flight crew. If required, it is permitted to execute landing on any point of TWY B, L, M by the instruction of the ATS unit, provided flight crew is ready and safety measures are observed (except for ACFT with take-off mass exceeding 13 tons).

Take-off

If required, it is permitted to execute take-off from any point of TWY B, L, M by the instruction of the ATS unit, provided flight crew is ready and safety measures are observed (except for ACFT with take-off mass exceeding 13 tons).

Визуальный заход на посадку

Визуальный заход на посадку на аэродроме выполняется днем и ночью в соответствии с требованиями РПП авиакомпании после получения соответствующего разрешения от органа ОВД на ВПП 16R/34L.

Разрешение ВС, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем ВС или иницируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

При иницировании визуального захода на посадку орган ОВД должен учитывать воздушную обстановку и метеорологические условия.

При выполнении визуального захода на посадку экипаж ВС поддерживает постоянный визуальный контакт с ВПП 16R/34L или ее ориентирами. При потере визуального контакта с ВПП 16R/34L или ее ориентирами экипаж ВС выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД.

Уход на второй круг по ППП

Для обеспечения повторного захода на посадку может применяться радиолокационное векторение.

При уходе на второй круг в процессе выполнения ВЗП (до выхода ВС на предпосадочную прямую) ВС выполняет разворот в сторону ВПП посадки, затем следует по опубликованной схеме ухода на второй круг.

Внеочередной заход на посадку

Выполняется по установленной схеме захода на посадку или траектории, задаваемой органом ОВД методом векторения.

Полетно-информационное ОВД

Орган ОВД несет ответственность за своевременное и полное доведение до экипажей ВС соответствующей информации.

Включает в себя предоставление информации о метеорологических условиях на аэродроме, а при необходимости на аэродромах назначения, запасных и по маршруту (в районах) полета ВС, изменении эксплуатационного состояния навигационных средств, изменении состояния аэродрома, неуправляемых беспилотных аэростатах, опасности, создаваемой турбулентностью в следе или реактивной струей, о наличии в пределах диспетчерской района неблагоприятных атмосферных условий, а также любой другой информации, способной повлиять на безопасность полетов.

Метеорологические условия на аэродроме включаются в сообщение АТИС.

Значения дальности видимости на ВПП и/или высоты нижней границы облаков (вертикальная видимость) передаются экипажу ВС органом ОВД (до включения этой информации в АТИС) в случаях:

- дальность видимости на ВПП достигает 800 м, 1500 м, 5000 м;
- дальность видимости на ВПП достигает или переходит через значения 150 м, 350 м, 600 м;
- высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) достигает или переходит через значения 30 м, 60 м, 150 м, 450 м.

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

- при значении RVR менее 550 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;

Visual approach

Visual approach to RWY 16R/34L shall be carried out in the day-time and at night in accordance with the Airline Flight Operations Manual after appropriate clearance is obtained from the ATS unit.

Clearance for visual approach to ACFT operating an IFR flight shall be requested by the flight crew or is initiated by the ATS unit. In latter case coordination with flight crew is required.

ATS unit must consider air situation and weather conditions, if intended to initiate visual approach.

When executing visual approach, flight crew shall maintain visual contact with RWY 16R/34L or its references. In case visual contact with RWY 16R/34L or its references is lost, flight crew shall execute missed approach under IFR and immediately inform ATS unit.

Missed approach under IFR

Radar vectoring may be applied to provide missed approach.

In the event of a missed approach over the course of a visual approach (before establishing on final) ACFT shall turn towards the landing RWY, then proceed according to the published missed approach procedure.

Priority approach procedure

Priority approach shall be carried out in accordance with the established approach procedure or along the tracks assigned by the ATS unit by vectoring.

Flight Information Service

ATS unit is responsible for full and timely provision of relevant information to the flight crews.

This includes weather conditions at the aerodrome of departure and, if required, at AD of intended landing, alternate and en-route aerodromes, changes in operation of navigation facilities, aerodrome; presence of unmanned free balloons, wake or jet turbulence hazard, adverse weather conditions in CTA and any other information that might affect safety of flight operations.

Information about meteorological conditions at the aerodrome is included in ATIS broadcast.

Information about visibility (runway visual range) and/or ceiling (vertical visibility) is transmitted to flight crew by ATS unit (prior to including this information in ATIS broadcast) in the following cases:

- when RVR reaches 800 m, 1500 m, 5000 m;
- when RVR reaches and drops below or exceeds 150 m, 350 m, 600 m;
- when ceiling (vertical visibility) reaches and drops below or exceeds 30 m, 60 m, 150 m, 450 m.

Information on RVR is included in ATIS broadcast and transmitted to flight crew by ATS unit as follows:

- when RVR value is less than 550 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 sequence: touchdown point, mid-point and stop-end, whereas the names of the observation sites may not be indicated;

- при значении RVR 550 м и более во всех точках наблюдения, экипажу ВС передается RVR только в точке приземления.

При сухой ВПП и коэффициенте сцепления 0.6 и более по всей длине ВПП расчетное сцепление не передается.

УХПП АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается суточной и сезонной миграцией птиц.

Перелеты птиц с юго-востока на северо-запад от зверофермы в район г. Елизово и обратно происходят в любое время дня, вдоль дороги на малых высотах до 50-600 м с пересечением посадочного курса в районе ДПРМ (920 LW). Массовые перелеты наблюдаются чаще зимой, когда замерзает бухта, чайки летят в поисках корма этим же путем. Отдельные вороны перелетают через ВПП и летят вдоль ВПП. Лебеди осуществляют перелеты на малой (50-70 м) высоте с северо-востока на юго-запад в 25 км от аэродрома в сторону теплых озер.

Периоды с августа по ноябрь, с апреля по июнь являются периодами сезонных миграций птиц, летающих в основном по побережью полуострова, вдоль русел крупных рек Авача, Плотникова, находящихся западнее аэродрома. Высоты перелета птиц могут быть от 100 м до 2000 м, весной направление полета - с юга на север, а осенью - с севера на юг.

Непосредственные наблюдения за дневными перемещениями птиц (кочевки, миграции) на территории аэродрома и в ближайших его окрестностях показали, что большинство птиц пролетают в дневные часы на высоте менее 100 м (10-80) м. Предельные из зарегистрированных дневные высоты достигают 300-400 м, а при наиболее благоприятных метеорологических условиях 600-700 м.

Оповещение экипажей ВС об орнитологической обстановке в районе аэродрома производится только в случае обнаружения птиц на аэродроме или в секторе взлета и посадки ВС. При этом ВС оповещаются:

- перед взлетом – диспетчером СДП;
- при заходе на посадку – диспетчером ДПК или СДП.

Экипажу сообщается следующая информация:

- место обнаружения птиц;
- направления полета птиц (при возможности).

Экипажи, заметившие во время полета скопления птиц, представляющих опасность для полетов, немедленно передают информацию соответствующему диспетчеру.

При получении от диспетчера органа ОВД сообщений о присутствии птиц в секторе взлета и посадки, экипаж ВС принимает меры по уменьшению вероятности и опасности столкновения с ними, например:

- в случае обнаружения по курсу полета стаи птиц, облетает их стороной или пролетает над ними, а при заходе на посадку - уходит на второй круг;
- включает посадочные фары;
- включает обогрев стекол пилотской кабины;
- внимательно следит за параметрами работы двигателей.

Меры по рассеиванию птиц от аэродрома осуществляется одним из способов:

- выстрелами из ракетниц и специальными «Сигналами охотника»;
- включением биоакустических систем;
- использованием динамических систем и устройств для отпугивания птиц.

- when RVR value is 550 m or more at all observation sites, only RVR value at touchdown point is advised to the flight crew.

When RWY is dry and friction coefficient is 0.6 or more over the total RWY length, calculated friction is not transmitted.

UHPP AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by daily and seasonal bird migration.

Bird migrations from south-east to north-west from the fur farm to Yelizovo town area and back take place throughout the day along the road at low heights up to 50-600 m, crossing landing heading in the vicinity of LOM (920 LW). Significant migrations are more often observed in winter when the bay is frozen and sea gulls fly in the same direction in search of food. Individual crows cross the runway and fly along the runway. Swans migrate at low heights (50-70 m) from north-east to south-west at DIST 25 km from the aerodrome towards warm lakes.

Periods from August to November, from April to June are periods of seasonal migrations of birds that fly mainly along the coast of the peninsula, along the beds of big rivers the Avacha, the Plotnikova located west of the aerodrome. Heights of bird migrations may vary from 100 m to 2000 m, direction of flight in spring is from south to north and in autumn – from north to south.

Observations of bird migration (nomadic migration) on the aerodrome territory and its environs have identified that the majority of birds fly in the daytime at heights less than 100 m (10-80) m. The maximum registered heights of bird migration in the daytime reach 300-400 m, and 600-700 m in favourable meteorological conditions.

Flight crews are informed about the ornithological situation in the vicinity of the aerodrome only in case birds are detected at the aerodrome or in take-off and landing sector. Flight crews are informed as follows:

- before take-off - by "Petropavlovsk-Start" controller;
- during approach – by "Petropavlovsk-Radar" or "Petropavlovsk-Start" controller.

Flight crew is informed of the following:

- areas, where birds were detected;
- directions of bird migration (if possible).

Flight crews, having detected hazardous bird concentrations during the flight, shall immediately inform the appropriate controller.

After receiving information about presence of birds in take-off and landing sector from ATS unit controller, flight crew shall take measures to minimize the risk of bird collision, for example:

- in case birds are detected on flight course - fly around or over them, if birds are detected during approach - execute missed approach;
- switch on landing lights;
- switch on heating of cockpit windows;
- closely monitor engine performance parameters.

The following measures are taken to disperse birds from the aerodrome:

- employment of signal pistols and special "Hunter signals";
- switching on bioacoustic systems;
- using dynamic systems and device for bird scaring.

УХПП АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UHPP AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UHPP-31 AD 2.1 UHPP-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 16R/34L	AD 2.1 UHPP-33
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 16R	AD 2.1 UHPP-37
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 34L	AD 2.1 UHPP-38
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UHPP-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UHPP-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UHPP-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UHPP-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 16R	AD 2.1 UHPP-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 34L	AD 2.1 UHPP-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 16R	AD 2.1 UHPP-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 34L	AD 2.1 UHPP-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 34L	AD 2.1 UHPP-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 34L	AD 2.1 UHPP-88
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 16R	AD 2.1 UHPP-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II RWY 34L	AD 2.1 UHPP-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 16R	AD 2.1 UHPP-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II RWY 34L	AD 2.1 UHPP-100
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Z RWY 34L	AD 2.1 UHPP-101
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 34L	AD 2.1 UHPP-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 34L	AD 2.1 UHPP-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 34L	AD 2.1 UHPP-104
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 16R/34L	AD 2.1 UHPP-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 16R	AD 2.1 UHPP-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 34L	AD 2.1 UHPP-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 16R	AD 2.1 UHPP-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 34L	AD 2.1 UHPP-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 34L	AD 2.1 UHPP-155
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 34L	AD 2.1 UHPP-156