

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

УУБП БРЯНСК
UUBP BRYANSK

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на AD ARP coordinates and site at AD	5312.8с 03410.7в. В центре ВПП. 5312.8N 03410.7E. In the centre of RWY.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	14 км ЮЗ г. Брянск. 14 km SW of Bryansk.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	202.0 м/15.0°C 202.0 m/15.0°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	6°В 6°E
5.	Администрация AD: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Международный аэропорт «Брянск», Россия, 241522, Брянская область, Брянский район, с. Октябрьское, ул.Авиаторов, 1 Open joint stock company "Bryansk International Airport", 1, Ulitsa Aviatorov, Selo Oktyabrskoye, Bryanskiy Rayon, Bryanskaya Oblast, 241522, Russia Тел./Tel: (4832) 44-85-24. Факс/Fax: (4832) 74-00-16 AFS: УУБПКОБЬ/UUBPКОХХ
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Администрация AD AD Administration	ПН-ПТ: 0400-1230 (0500-1330) СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0400-1230 (0500-1330) SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	ПН-ПТ: 0400-1230 (0500-1330) СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0400-1230 (0500-1330) SAT, SUN, HOL: U/S
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	В часы работы АД In AD operating HR
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0600-1500 (0500-1400) AD operating HR: 0600-1500 (0500-1400) 2. Тм=UTC+3час. (зима), UTC+4час. (лето) LT=UTC+3HR (Winter), UTC+4HR (Summer) 3. Обеспечение запасным, прием ВС вне расписания и между- народных рейсов осуществляется по предварительному со- гласованию. Availability as alternate, arrival of non-scheduled and interna- tional flights shall be provided by prior coordination.

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 2.5 т. Modern facilities for handling of cargo up to 2.5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ TS-1, RT (equivalent Jet A-1)
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет. AVBL without limitation.
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Мелкий ремонт в АТБ. Minor repairs facilities at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Гостиницы Hotels	В городе. In the city
2.	Рестораны Restaurants	нет NIL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больница в г. Брянске Aidpost at Airport Terminal, hospital in Bryansk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному обслуживанию AD category for fire fighting	к/с, кат. 6 H24, CAT 6
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Виды обслуживания для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон 1/Apron 1: цементобетон/Cement-Concrete, PCN 32/R/B/W/T Перрон 2/Apron 2: цементобетон/Cement-Concrete, PCN 22/R/C/W/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: 1 – 32 m, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 24/R/B/W/T 2 – 15 m, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 17/R/C/W/T 3 – 8 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 2/F/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высоты ACL location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУБП АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
UUBP AD 2.9 MARKIROVOCHE NYE ZNAKI.
UUBP AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, 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, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУБП АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UUBP AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	* - маркировано * - marked/LGTD
35/Взл/ТКОФ 17/Подх/АПСН	Антенна Antenna	2 m *	5315.6N 03410.0E	Здание КДП TWR	26 m *	5312.8N 03411.0E	
	Антенна Antenna	10 m *	5313.8N 03410.3E	Труба Chimney	58 m *	5310.8N 03413.0E	
	Ограждение Fence	3 m	5313.7N 03416.4E	Лес Forest	38 m *	5311.2N 03409.9E	
17/Взл/ТКОФ 35/Подх/АПСН	Лес Forest	4 m	5311.3N 03416.4E	Мачта Mast	32 m *	5314.5N 03411.2E	
	Лес Forest	17 m	5313.0N 03410.2E	Антенна Antenna	74 m *	5314.5N 03411.3E	
	Башня Tower	2 m	5310.8N 03411.2E				

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Брянск Bryansk
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Брянск 24 часа Bryansk 24 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ. Charts AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Брянск-Круг Bryansk-Radar
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

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

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способ- ность (PCN), покрытие ВПП и КПП	Координаты порога ВПП	Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY	THR coordinates	
1	2	3	4	5	6
17	172°22' 166°	2400x42	PCN 24/R/B/W/T Reinforced-Concrete	5313.5N 03410.4E	THR 202.0 m
35	352°22' 346°	2400x42	PCN 24/R/B/W/T Reinforced-Concrete	5312.2N 03410.8E	THR 196.3 m
Уклон ВПП и КПП	КПП (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY -SWY	Stopway (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x142	3010x142	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	210x142	3010x142	нет/NIL	нет/NIL

УУБП АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UUBP AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (m)	РДВ (м) TODA (m)	РДПВ (м) ASDA (m)	РПД (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
17	2400	2800	2400	2400	нет/NIL
35	2400	2610	2400	2400	нет/NIL

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

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

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

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД Осевые: нет Edge: all TWY Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД Secondary power supply to all lighting at AD.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Координаты зоны приземления и отрыва (TLOF) и порога зоны конечного этапа захода на посадку (FATO) Coordinates TLOF and THR of FATO	Центр ИВПП. 5312.8с 03410.7в Centre of RWY. 5312.8N 03410.7E
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	202 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 200x42м, бетон, PCN 24/R/C/W/T, не маркирован Rectangle 200x42m, Concrete, PCN 24/R/C/W/T, not marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	352°/346°; 172°/166°
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

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

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Брянск ТМА см. ENR 2.1 Bryansk TMA see ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	См. ENR 2.1 See ENR 2.1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	нет NIL
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Брянск-Круг рус., англ. Bryansk-Krug RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(500) м (500) m
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УУБП АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UUBP 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
Вышка TWR	Брянск-Вышка Bryansk-Tower	118.5	ПП НО	нет NIL

УУБП АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UUBP AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 35 ИЛС (6°В)	ИНУ	109.9	к/с	5313.9N 03410.3E		
ЛЛЗ 35 ИЛС (6°Е)	ИНУ		Н24			
ГРМ 35 GP 35		333.8	к/с Н24	5312.5N 03410.7E		2°40', RDH 15.0 m
ДПРМ 35 ЛОМ 35	НУ НУ	325	к/с Н24	5310.2N 03411.3E		166°MAG/3.88 km to RWY 35
БПРМ 35 ЛММ 35	Н Н	668	к/с Н24	5311.7N 03410.9E		166°MAG/0.95 km to RWY 35
ДПРМ 17 ЛОМ 17	ОД ОД	325	к/с Н24	5315.6N 03410.0E		346°MAG/3.9 km to RWY 17
БПРМ 17 ЛММ 17	О О	668	к/с Н24	5314.0N 03410.3E		346°MAG/0.9 km to RWY 17

УУБП АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**1. Аэропортовые правила.**

Движение по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой спецтранспортом. Руление и буксировка производится по установленной маркировке.

Руление по РД 2 на перрон 2 осуществляется по указанию диспетчера УВД.

2. Руление на места стоянки и с них.

Прибывающие ВС заруливают на перрон 1 самостоятельно по РД 1, либо в сопровождении спецмашины.

Без разрешения диспетчера УВД руление и буксировка запрещены.

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

Воздушные суда АОН размещаются на перроне 1 или на перроне для стоянок ВС 4-го класса.

4. Перрон. Руление в зимних условиях.

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

5. Ограничения при рулении.

Ограничения при рулении вводятся по грузонапряженности и ширине РД 2 и 3, а также по грузонапряженности перрона 2 и перрона для ВС 4-го класса.

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

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума выполняются экипажами всех воздушных судов.

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

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

2. Ограничения.

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

Выполнение разворота воздушного судна с высоты полета (100)м до высоты (200)м относительно уровня аэродрома производится с креном, не превышающим 15°.

Выполнение разворота воздушного судна с высоты полета (100)м относительно уровня аэродрома производится с креном 25° или угловой скоростью разворота 3°/сек.

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

3. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку

Все процедуры выполняются согласно РЛЭ данного типа.

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

Movement of aircraft about the aerodrome is carried out under own engines power and towing by special tow tractors. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with established marking.

Taxiing along TWY 2 to apron 2 shall be carried out by ATC instruction.

2. Taxiing into and out of stands.

Arriving aircraft shall taxi to apron 1 under own engines power along TWY 1 or accompanied by "FOLLOW ME" vehicle.

Taxiing and towing without permission of ATC controller are prohibited.

3. Parking area for small aircraft (General aviation).

General aviation aircraft shall be parked on apron 1 or on the apron for class 4 aircraft.

4. Apron. Taxiing during winter conditions.

The taxi guide lines may be invisible because of snow. Assistance of "FOLLOW ME" vehicle may be requested from the taxiing controller.

5. Taxiing – restrictions.

Taxiing restrictions are implemented subject to strength and width of TWY 2 and 3 and also to strength of apron 2 and apron for class 4 aircraft.

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

1.1 Crews of all aircraft shall execute noise abatement procedures.

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

1.3 Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of the aircraft engines failure during take-off phase.

2. Restrictions.

Changing of flight direction (course) of the aircraft after take-off shall be permitted only after reaching flight height (100) m AAL.

Turn of aircraft at flight height from (100) m to (200) m AAL shall be executed with a bank not exceeding 15°.

Turn of aircraft at flight height of (100) m AAL and above shall be executed with 25° bank or with angular speed of turn 3m/sec.

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

3. Noise abatement procedures during approach phase

All procedures shall be carried out in accordance with the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

УУБП АД 2.22. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Процедуры полетов по ППП.

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

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

Радиолокационные процедуры в районе аэродрома.

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

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ОРЛ-А.

Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.5 настоящего AIP.

При необходимости, по решению командира воздушного судна, после пролета ДПРМ воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета, без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов 4200м, 4500м или 7200м, 7500м в зависимости от направления движения.

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

UUBP AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

IFR flight procedures.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation maintaining the established intervals.

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

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

Radar procedures within TMA.

Radar vectoring in TMA is executed by ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the controllers of ATS units give instructions to reach definite flight levels (heights) and also set courses to the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft performances.

Radar control over aircraft flights in TMA is provided by TAR.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure a crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 of the present AIP.

If required, by a pilot-in-command's decision the aircraft may proceed without radio communication after passing LOM along the route to the alternate aerodrome indicated in flight plan at one of flight levels 4200 m, 4500 m or 7200 m, 7500 m established for flights without radio communication depending on flight direction.

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

Если полет на аэродром назначения не связан с пересечением государственной границы России, то экипаж воздушного судна обязан произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме вне Московской воздушной зоны. В этом случае он должен следовать на установленном для полета без связи эшелоне 4200м, 4500м или 7200м, 7500м в зависимости от направления движения.

Процедуры полетов по ПВП.

Полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей.

Осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полётами) о необходимости перехода к выполнению полёта по ППП.

УУБП АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 100 до 600м над уровнем земли. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 3000м.

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

Пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также наборе высоты и снижении.

If a flight to the destination aerodrome is not connected with crossing the state border of Russia, the crew shall carry out landing at the nearest alternate aerodrome outside Moscow area. In this case aircraft shall proceed at one of flight levels 4200 m, 4500 m or 7200 m, 7500 m established for flights without radio communication depending on flight direction.

VFR flight procedures.

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

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

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

UUBP AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in TMA is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from 100 to 600 m above ground level. Separate kinds of birds may fly at heights up to 3000 m.

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

Pilots are recommended to switch on landing lights when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach and also during climbing and descending.