

**УХББ БЛАГОВЕЩЕНСК/
Игнатьево**

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

**UHBB BLAGOVESHCHENSK/
Ignatyev**

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	502532с 1272445в. В центре ВПП 502532N 1272445E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	18 км СЗ г. Благовещенска 18 KM NW of Blagoveshchensk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	195 м/33°C 195 M/33°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	12°3 12°W
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск», Россия, 675019, Амурская область, г. Благовещенск, аэропорт State Unitary Enterprise of Amurskaya Oblast "Blagoveshchensk Airport", Airport, Blagoveshchensk, Amurskaya Oblast, 675019, Russia Тел./Tel: (4162) 210-556 Факс/Fax: (4162) 210-543 E-mail: bqs@amurair.ru AFS: УХББАГДУ UHBBAPDU
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УХББ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UHBB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	BC-ЧТ: 2300-0800 ЧТ-ПТ: 2300-0645, празд. не работает SUN-THU: 2300-0800 THU-FRI: 2300-0645, HOL U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	2030-1100
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	2030-1100
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	2030-1100
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	нет NIL
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	2030-1100
8.	Заправка топливом Fuelling	2030-1100
9.	Обслуживание Handling	2030-1100
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	2030-1100
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 2030-1100 AD OPR HR: 2030-1100 2. Тм = UTC+9 часов LT = UTC+9 HR

УХББ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
УНВВ АД 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, ПТ/МС-8 TS-1, RT (equivalent to Jet A-1)/MS-8
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 at aircraft repair base
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХББ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.
УНВВ АД 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	нет NIL
2.	Рестораны Restaurants	нет NIL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Благовещенск Aid post in Airport Terminal, Ambulance Service, hospitals in Blagoveshchensk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется почтовое отделение Post Office AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХББ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
УНВВ АД 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 3 - к/с, кат. 7 - 2030-1100, кат. 8 - по предварительному согласованию CAT 3 - H24, CAT 7 - 2030-1100, CAT 8 - by prior arrangement
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	1. Пожарные автомобили (ПА): КАМАЗ-АА-8.0/(30-60)-2, КАМАЗ-АА-12/60, КАМАЗ-АА-8.0/(30-60), АЦ-40. Количество огнетушащего состава на ПА – 40000 кг. 2. Устройство для покрытия ВПП пеной – 4 шт. 3. Санитарный автомобиль. 1. Fire fighting vehicles: КАМАЗ-АА-8.0/(30-60)-2, КАМАЗ-АА-12/60, КАМАЗ-АА-8.0/(30-60), АС-40. Total quantity of foam compound AVBL on fire fighting vehicles – 40000 KG. 2. Equipment for foaming the RWY – 4 units. 3. Ambulance vehicle.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	нет NIL
4.	Примечания Remarks	Средства для эвакуации ВС А-321-200, А-320-200, А-319-100, В737, В757-200, Ту-204, Ту-214, Ил-76 на аэродроме отсутствуют. В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться, указанные средства предоставляются авиакомпанией. Поисково-спасательное обеспечение - к/с. Equipment for removal of A-321-200, A-320-200, A-319-100, B737, B757-200, Tu-204, Tu-214, Il-76 ACFT is not available at the aerodrome. The mentioned equipment for removal of disabled ACFT is provided by the airline. Search and rescue (SAR) operations – H24.

УХББ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UHBB AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	нет NIL

УХББ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
UHBB AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/ Stands 1 – 5 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete: PCN 58/F/D/W/T MC/ Stands 6 – 22 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete: PCN 25/F/D/Y/T MC/ Stands 23 – 28 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete: NIL
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/ TWY: 1 – 16 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 21/F/D/X/T 2 – 21 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 76/F/D/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter check points location and elevation	РД 1/ TWY 1 – 189.69 М РД 2/ TWY 2 – 188.35 М
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	Предварительный старт на РД 1/ Holding position on TWY 1 – 502505.92N 1272447.16E Предварительный старт на РД 2/ Holding position on TWY 2 – 502519.85N 1272442.57E
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	Предварительный старт на РД 1/ Holding position on TWY 1 – 502505.92N 1272447.16E Предварительный старт на РД 2/ Holding position on TWY 2 – 502519.85N 1272442.57E
6.	Примечания Remarks	нет NIL

**УХББ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**
UHBB 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, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY; TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания перед ВПП; осевая линия РД на всех РД. На РД 2 боковые рулежные полосы. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, runway-holding positions; taxiway centre line on all taxiways. Taxiway edge marking on TWY 2.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УХББ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UHBB AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6, “Электронные данные о местности и препятствиях”, AIP России Книга 1
 See GEN 3.1.6, “Electronic Terrain and Obstacle Data” of AIP Russia Book 1

УХББ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UHBB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Благовещенск Blagoveshchensk
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	Благовещенск 9, 24 часа Blagoveshchensk 9, 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 2 часа TREND 2 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 Charts, AD forecast texts, RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S ₃ , U _{85-U7} , U ₅ , U ₄ , U ₃ , U ₂ , P _{psv} , P ₄ , P ₃ , P ₂ , P ₂₅ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МРЛ WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УХББ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UHBB AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY		THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
18	168.28° 180°	2800x45	PCN 57/F/D/X/T Asphalt-Concrete	502616.13N 1272430.56E - -	THR 172.1 M
36	348.28° 360°	2800x45	PCN 57/F/D/X/T Asphalt-Concrete	502447.41N 1272459.35E - -	THR 194.6 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY - SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
+ 0.8%	нет/NIL	200x150	3100x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
- 0.8%	нет/NIL	200x150	3100x300	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system

УХББ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UHBB AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (m)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (m)	Располагаемая посадочная дис- танция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
18	2800	3000	2800	2800	нет/NIL
18 from TWY 2	1050	1250	1050		нет/NIL
36	2800	3000	2800	2800	нет/NIL
36 from TWY 1	2190	2390	2190		нет/NIL
36 from TWY 2	1750	1950	1750		нет/NIL

УХББ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UHBB AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней приближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет огра- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (m) colour	Приме- чания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
18	SALS 420 м LIL	зеленые green -	нет NIL	300	нет NIL	2800m, 60m 2200m white last 600m yellow, HIRL	красные red -	нет NIL	нет NIL
36	SALS 840 м LIL	зеленые green -	нет NIL	300	нет NIL	2800m, 60m 2200m white last 600m yellow, HIRL	красные red -	нет NIL	нет NIL

УХББ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UHBB 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	нет NIL
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/ 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХББ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UHBB AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation	На ИВПП 18/36 On RWY 18/36 - -
----	---	---

УХББ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
УНБВ АД 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Благовещенск / Игнатьево диспетчерская зона Blagoveshchensk / Ignatyevoy CTR 504800N 1271300E – 505500N 1273600E – 504100N 1274200E – 503400N 1275200E – 502700N 1275000E – 501900N 1275200E – 501700N 1275600E – 501200N 1275600E – 500436N 1275712E – 495900N 1273100E далее по гос. границе до / then along the state border to 504800N 1271300E Благовещенск / Игнатьево диспетчерский район Blagoveshchensk / Ignatyevoy CTA 504800N 1271300E – 505500N 1273600E – 503800N 1280200E – 501318N 1280842E – 500600N 1280400E – 500436N 1275712E – 495900N 1273100E далее по гос. границе до / then along the state border to 504800N 1271300E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Благовещенск / Игнатьево диспетчерская зона – от земли до FL060 Blagoveshchensk / Ignatyevoy CTR – GND – FL060 Благовещенск / Игнатьево диспетчерская район – от FL060 до FL120 Blagoveshchensk / Ignatyevoy CTA – FL060 – FL120
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Благовещенск-Вышка рус., англ. Blagoveshchensk-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(900) м –/(900) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХББ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
УНБВ АД 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Вышка TWR	Благовещенск – Вышка Blagoveshchensk – Tower	127.200	к/с H24	Рус., англ.; в пределах границ и FL диспетчерской зоны и диспетчерского района Дополнительно выполняет функции Круга RUS, ENG; within CTR, CTA Additionally serves as Krug
АТИС ATIS	Благовещенск – АТИС Blagoveshchensk - ATIS	126.400	к/с H24	
	Благовещенск – Перрон Blagoveshchensk – Apron	118.900		Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing

УХББ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UHBB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки переда- ющей антенны Position of transmit- ting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (12°W/—)	БЛГ BLG	113.6 CH 83X	к/с H24	502336.0N 1272535.2E	240 М	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 36 ILS кат. II (12°З/—) LOC 36 ILS CAT II (12°W/—)	ИЛЗ ILZ	108.7	ПП HS	502634.4N 1272424.6E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 36 GR 36		330.5	ПП HS	502457.4N 1272448.8E		3.1°, RDH 15.8 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 36 LOM 36	ЛЗ LZ	350	ПП HS	502230.3N 1272543.7E		180°MAG/4.3 KM RWY36 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРС 36 LM 36	Л L	220	ПП HS	502358.6N 1272515.2E		180°MAG/1.5 KM RWY36 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
МРМ 36 MKR 36		75	ПП HS	502418.6N 1272508.7E		180°MAG/0.9 KM RWY36 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 18 LOM 18	БМ BM	350	ПП HS	502829.5N 1272347.1E		360°MAG/4.2 KM RWY18 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 18 LMM 18	Б B	220	ПП HS	502644.2N 1272421.3E		360°MAG/0.9 KM RWY18 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УХББ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.

1. Аэропортовые правила.

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

Перрон:

Руление на МС выполняется на тяге собственных двигателей и буксировкой.

Установка ВС Ту-154 на МС 1 – 4 производится последовательно, начиная с МС 1.

Выход с МС производится на тяге собственных двигателей.

Движение ВС Ту-204, Ту-214, B737, B757, B767, SSJ-100 и их модификаций на/с МС осуществляется методом буксировки.

Для взлета и посадки вертолетов с взлетной массой 10 тонн и более используется только ИВПП. Вертолеты классом ниже взлет и посадку производят с одной из МС 23-28, расположенных в начале перрона в районе РД 1.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер Вышки на частоте 127.200 МГц. Без разрешения диспетчера Вышки руление и буксировка запрещаются.

УХББ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения.

1.1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты 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.

2.1. Взлет и посадка воздушного судна при попутном ветре с учетом Ксц производятся при скорости ветра, соответствующей нормам, установленным РЛЭ каждого типа воздушного судна. Максимальная попутная составляющая скорости ветра не более 5 м/сек.

2.2. Первый разворот выполняется на удалении не более 9 км от торца ВПП.

2.3. Воздушным судам 1 и 2 классов разрешается выполнять первый разворот на высоте (100)м с выпущенной механизацией крыла. Уборка механизации крыла производится после выхода на ЗМПУ.

2.4. При заходе на посадку с МКп=360° выполнение третьего разворота ограничено удалением 14 км от ВПП (окраина города).

2.5. Высота тренировочных и контрольно-испытательных полетов не ниже высоты круга (500) м.

УХББ АД 2.22. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Полеты в районе аэродрома Благовещенск осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП) и с правилами визуальных полетов (ПВП).

UHBB AD 2.20. LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.

1. Airport Regulations.

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

Apron:

Taxiing into stands shall be carried out under own engines power and towing.

Tu-154 aircraft parking onto stands 1-4 shall be carried out in sequence starting from stand 1.

Taxiing out of stands shall be carried out under own engines power.

Taxiing of Tu-204, Tu-214, B737, B757, B767, SSJ-100 ACFT and their modifications into/out of the stands shall be carried out by towing.

Only RWY is available for take-off and landing of helicopters with take-off mass of 10 tons or more. Take-off and landing of class below helicopters shall be carried out from/on one of the stands 23-28, located on apron near TWY 1.

Aircraft movement about the aerodrome shall be under the control of TWR controller on frequency 127.200 MHz. Taxiing and towing without permission of TWR controller are prohibited.

UHBB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

1. General.

1.1. Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be executed by crews of all aircraft.

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

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

2. Restrictions.

2.1. Take-off and landing of aircraft with tail wind component taking into account the friction coefficient shall be carried out with wind speed corresponding to the established values, indicated in the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type. Maximum tail wind component shall not be more than 5 m/s.

2.2. The initial turn shall be carried out at a distance not more than 9 km from RWY extremity.

2.3. Class 1, 2 aircraft are permitted to carry out the initial turn at height (100)m with wing devices (flaps and slats) set into take-off position. Wing devices shall be set into en-route position after intercepting the assigned track.

2.4. During approach-to-land on RWY heading 360° MAG base turn shall be carried out at a distance of not more than 14 km from RWY (town outskirts).

2.5. The height of training and check-test flights shall not be less than the aerodrome traffic circuit height (500)m.

UHBB AD 2.22. FLIGHT PROCEDURES.

Flights within Blagoveshchensk CTA shall be carried out in accordance with the instrument flight rules (IFR) and visual flight rules (VFR).

1. Процедуры полетов по ППП.

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечением 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 изменить эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полет по ПВП без его согласия.

При необходимости прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания над ОПРС Среднебелое. (нижний FL080, схема стандартная, круг левый, МК=252°).

Внеочередной заход на посадку из зоны ожидания.

После пролета ОПРС Среднебелое следовать с МК=252° одну минуту без снижения, затем с МК=270° (при МКпос=180°) или с МК=235° (при МКпос=360°) со снижением в район третьего разворота (500)м.

Радиолокационный контроль в районе аэродрома осуществляет диспетчер СДП с помощью диспетчерского радиолокатора и УКВ пеленгатора.

Потеря (отказ) радиосвязи.

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

При потере радиосвязи до входа в район аэродрома Благовещенск экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД, в направлении ОПРС Среднебелое в зону ожидания. Далее по схеме зоны ожидания занимает FL080 и выполняет внеочередной заход на посадку.

При потере радиосвязи в районе аэродрома, по полученным данным при входе, экипаж (пилот) продолжает выполнять заход на посадку по установленной схеме, прослушивая команды диспетчера на частоте ДПРМ.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200) м связь с Благовещенск – Вышка не установлена) экипаж (пилот) продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и, в зависимости от метеоусловий и посадочного веса, производит посадку на аэродроме Благовещенск. Если по каким-либо причинам экипаж не может сразу произвести посадку на аэродроме Благовещенск (не позволяет посадочный вес, метеоусловия), то он должен выполнить предусмотренную для этого направления ВПП процедуру выхода в зону ожидания над ОПРС Среднебелое с набором эшелона FL080. При необходимости, по решению экипажа, после пролета ОПРС Среднебелое воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета без радиосвязи, на одном из выделенных для полета без радиосвязи FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

1. IFR flight procedures.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation with 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 flight safety threat arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aeronautical 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. A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by controller's permission, however, it is prohibited for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to conduct VFR flights without pilot's agreement.

If it deemed necessary, arriving aircraft may receive instruction to hold over Srednebeloye NDB (the lower FL080, left turn standard pattern, inbound track 252° MAG).

Out-of-sequence approach-to-land from the holding area.

After passing Srednebeloye NDB aircraft shall proceed on heading 252° MAG for one minute without descending, then on 270° MAG (for landing heading 180° MAG) or 235° MAG (for landing heading 360° MAG) descending to (500) m to the base turn area.

TWR controller shall provide radar control within CTR by means of TAR and UHF direction finder.

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.

In case of radio communication failure before entry into Blagoveshchensk CTA a crew (pilot) shall continue the flight at the last flight level cleared by ATC unit controller towards Srednebeloye NDB to the holding area, then according to the holding pattern reach FL080 and conduct out-of-sequence approach-to-land.

In case of radio communication failure within CTA the crew (pilot) shall continue approach-to-land according to the established pattern listening to controller's instructions on LOM frequency.

In case of radio communication failure after take-off (if at (200) m communication with "Blagoveshchensk-Tower" is not established) the crew (pilot) shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height, fly according to approach pattern and land at Blagoveshchensk aerodrome depending on meteorological conditions and aircraft landing weight. If for any reasons the flight crew cannot carry out landing at Blagoveshchensk aerodrome (due to landing weight or meteorological conditions) the flight crew shall proceed to the holding area over Srednebeloye NDB, established for this RWY direction climbing to FL080. If required, on a pilot-in-command's decision, after passing Srednebeloye NDB aircraft may proceed along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan for the flight without radio communication at one of FL140, FL150 or FL240, FL250 established for the flights without radio communication depending on flight direction.

2. Процедуры полетов по ПВП

Правила визуальных полетов предусматривают выдерживание установленных интервалов между воздушными судами без изменения заданной высоты (эшелона) путем визуального наблюдения экипажами за полетами воздушных судов, при полетах на высотах ниже нижнего эшелона, кроме того, выдерживание истинной безопасной высоты путем визуального наблюдения за впереди расположенной местностью и обхода препятствий, выдерживание установленного маршрута (схемы полета) с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств.

При полетах по ПВП необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД (Благовещенск – Вышка);
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- выполнять команды органа ОВД.

При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП воздушное судно следует по плану до аэродрома посадки.

3. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Установлены процедуры, применяемые в условиях ограниченной видимости. Процедуры применяются при дальности видимости на ВПП(RVR) менее 550 м.

О начале применения процедур экипажи ВС извещаются органом ОВД фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости. Проверьте ваш минимум*».

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

3.1 Прибытие

При условиях, не соответствующих эксплуатационному минимуму аэродрома, посадка производится по решению КВС. Движение ВС после посадки на ВПП производится по РД 1 или РД 2 по указанию диспетчера Вышки. ВПП считается свободной, когда ВС по докладу экипажа займет РД 1 или РД 2.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру «Благовещенск-вышка» об освобождении ВПП только после того как займёт РД 1 или РД 2. О прибытии ВС на МС экипаж докладывает диспетчеру «Благовещенск-Вышка», используя следующую фразеологию: «*позывной ВС на МС ...*».

3.2 Вылет

Руление ВС к линии предварительного старта ВПП 18/36 осуществляется по РД 1 или РД 2. Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера «Благовещенск-Вышка» по ожиданию на предварительном старте ВПП 18/36. Ответственность за несанкционированное выруливание на ВПП и невыдерживание назначенного маршрута руления на площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

В период действия процедур при ограниченной видимости запрещен взлёт без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП. При улучшении метеоусловий (при видимости более 550 м) экипажи ВС извещаются органом ОВД фразой: «*Отмена процедур в условиях ограниченной видимости*».

2. VFR flight procedures

The visual flight rules envisage the maintaining of established intervals between aircraft without changing of assigned altitude (flight level) by means of visual observation by crews of other aircraft flights, and during flights at altitudes below the lower safe flight level besides that maintaining true safe altitude by visual observation of area located ahead and by avoiding obstacles, adherence to the established route (flight pattern) with visual reference to the ground and using the available navigation facilities.

During VFR flights it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have a clearance of appropriate ATS unit (Blagoveshchensk – Tower);
- to report position if required;
- to carry out the instructions of ATS unit.

In case of communication failure during VFR flight aircraft shall proceed to the aerodrome of landing according to flight plan.

3. Low visibility procedures

Low visibility procedures are established. Low visibility procedures are implemented when RVR is less than 550 m.

The flight crews are informed about LVP implementation by ATS unit using the phrase: "*Low visibility procedures in progress. Check your minimum*".

When LVP are in progress, only one ACFT movement is permitted at a time on TWY or RWY.

3.1 Arrival

When conditions do not correspond to the aerodrome operating minimum, landing shall be executed by decision of the pilot-in-command. ACFT taxiing after landing on RWY shall be executed via TWY 1 or TWY 2 by TWR controller's instruction.

RWY is considered to be vacant when ACFT occupies TWY 1 or TWY 2 by the flight crew's report. The flight crew shall report RWY vacated only after ACFT occupies TWY 1 or TWY 2. The flight crew shall report ACFT parking on the stand to "Blagoveshchensk-Tower" controller using the following phraseology: "ACFT call sign, on stand..."

3.2 Departure

Taxiing to the runway-holding position of RWY 18/36 shall be executed via TWY 1 or TWY 2. The flight crew should read back all instructions of "Blagoveshchensk-Tower" controller regarding holding at the runway-holding position of RWY 18/36. The flight crew shall be responsible for RWY incursions and non-adherence to the assigned taxi route on the manoeuvring area.

When LVP are in progress, take-off without stop at the line-up position is prohibited after taxiing onto RWY. If weather conditions improve (when RVR is more than 550 m), ATS unit informs the flight crews about cancellation of LVP using the following phrase: "*Low visibility procedures cancelled*".

УХББ АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

В зимнее время (ноябрь – март) для ВС в окрестностях аэродрома Благовещенск наибольшую опасность представляют черные вороны. Для этих птиц характерно накопление на зимовку (октябрь, ноябрь) и зимовка в г. Благовещенск и его окрестностях (октябрь, март) с последующим интенсивным отлетом (вторая половина марта – первая половина апреля). Во время зимовки для черных ворон свойственны дневные перелеты к местам кормежки и ночевки. Наряду с этим, вороны совершают ежедневные дальние перелеты. Значительное количество ворон (до 1.5 тыс.) летит в юго-восточном направлении на территорию Китая.

Для ВС разных типов птицепасными будут северо-восточное, восточное и юго-восточное направления. Утренний пролет ворон начинается за 35-30 мин. до восхода солнца и заканчивается в течение 15-20 минут после его восхода.

Весенняя миграция птиц на юге Амурской области начинается со второй половины марта, когда прилетают даурские галки и жаворонки (16-21 марта) и заканчивается в конце мая – первых числах июня, когда прилетают кукушки, иволги. Интенсивный пролет птиц идет с конца первой декады апреля и заканчивается в последних числах мая.

В летнее время (май – август) в воздушном пространстве аэродрома выражен утренний и вечерний перелет серых цапель. Они активны весь день. Пролет идет на высоте от 50-70 метров до 300 м. Птицы летят по одиночке или группами по 2-5 птиц. В теплые дни, с восходящими потоками воздуха, цапли могут подниматься на высоту 1.5-3 км.

Аэродром Благовещенск расположен на мощных миграционных путях водоплавающих, куликов, чаек, хищных и мелких воробьиных птиц, которые пролегают вдоль русла Зеи и Амура. В окрестностях аэродрома пролет птиц идет широким фронтом, охватывая всю территорию у места слияния Амура и Зеи и левобережную пойму Зеи. Ширина миграционного пути достигает 35-40 км. Пролет птиц идет на высоте от 70-100 м до 1500 м.

Осенний перелет птиц начинается со второй половины августа и заканчивается в конце октября. Основное направление пролета – южное и юго-западное. Пролет идет с утра и до полудня. Высота пролета до 500 м, основное количество птиц летит на высоте до 50 м.

Диспетчер информирует экипаж о наличии птиц в направлении взлета и захода на посадку, дает рекомендации по выполнению обхода скопления птиц. При угрозе столкновения (массовый пролет в зонах снижения и захода на посадку и над аэродромом) РП прекращает полеты.

Экипаж ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливает осмотрительность и действует в зависимости от обстановки и рекомендаций РП (диспетчера). Для отпугивания птиц экипажами ВС включают фары.

УНВВ АД 2.23. ADDITIONAL INFORMATION

Black crows present the greatest hazard for aircraft in the vicinity of Blagoveshchensk aerodrome in winter time (November – March). It is typical for these birds to concentrate for wintering (October–November) and stay for the winter within Blagoveshchensk town and its vicinity (October, March) with further migration (second half of March–first half of April). Black crows wintering is characterized by the migration in the day-time to the places of feeding and spending the night. Besides, daily crows perform long-range migration. The considerable quantity of crows (up to 1.5 thousand) migrate in South-East direction to the territory of China.

The North-East, East and South-East directions are considered to be the most hazardous for different types aircraft. The morning migration of crows begins 35-30 minutes before sunrise and ends 15-20 minutes after sunset.

The spring migration of birds in the South of Amur region begins from the second half of March, when Dauria gaws and larks (16-21 March) fly in and ends by the end of May–early June, when cuckoos and orioles fly in. The intensive birds migration lasts from the first decade of April to the end of May.

In summer (May–August) morning and evening intensive migration of grey herons is marked in the aerodrome area airspace. The birds are active during the whole day. Heights vary from 50-70 m to 300 m. They fly alone or by groups of 2-5 birds. In warm days herons can reach the height of 1.5-3 km with rising air flows.

Blagoveshchensk aerodrome is located in the area of the intensive migration paths of water birds, slints, gulls, sparrow small birds and birds of prey, which pass along the Zeya and the Amur river-beds. In the aerodrome area migration is wide spreaded covering all the territory of the Amur and the Zeya confluence and flood-lands from the left side of the Zeya. The width of the migration path is 35-40 km. Height varies from 70-100 m to 1500 m.

The autumn migration of birds begins from the second part of August and ends by the late October. The main directions of bird migration are the South and the South-West. Birds activity lasts from the morning till midday. Height is up to 500 m. The majority of birds fly at the height up to 50 m.

The controller informs the flight crew about birds presence in the area of take-off and approach for landing and instruct to avoid birds concentrations. If collision hazard occurs (intensive birds migration in descending/approaching/aerodrome areas) aircraft flights shall be stopped by the Flight Control Officer.

The flight crew, on receiving the information about the hazardous ornithological situation, shall operate with greater caution depending on flight conditions and controller recommendations. Pilots shall switch on landing lights for frightening away the birds.