

УУДЛ Ад 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UUDL AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УУДЛ ЯРОСЛАВЛЬ/ Туношна
UUDL YAROSLAVL/Tunoshna

УУДЛ Ад 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UUDL AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	573338с 0400927в в центре ВПП 573338N 040092E in the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	17 км ЮВ г. Ярославль 17 KM SE of Yaroslavl
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	93 м/22°C 93 M/22°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°В/+11' 12°E/+11'
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Аэропорт Туношна», Россия, 150502, Ярославская обл., Ярославский р-н, Туношна-городок 26 Open joint stock company "Tunoshna Airport", Tunoshna-Gorodok 26, Yaroslavskiy Rayon, Yaroslavskaya Oblast, 150502, Russia Тел./Tel.: (4852) 43-18-10, 43-18-14, 43-18-16 Факс/Fax: (4852) 43-18-65 E-mail: info@yaravia.ru; AFS: УУДЛКОЬ/УУДЛКОХХ
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

УУДЛ Ад 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UUDL AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0600-1400; СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0600-1400; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с, по предварительной заявке H24, by prior request
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
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: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм= UTC+3 часа LT= UTC+3 HR

УУДЛ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UUDL AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Все современные средства обработки грузов весом до 5 тонн All modern facilities for handling of cargo up to 5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8Р, АМГ-10, МС-20 TS-1, RT (equivalent to Jet A-1)/MS-8P, AMG-10, MS-20
3.	Средства заправки топливом/емкость/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	Имеются AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДЛ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UUDL AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	нет NIL
2.	Рестораны Restaurants	нет NIL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус Bus
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале Aid post at AD
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДЛ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UUDL AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
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

УУДЛ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UUDL 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	См. SNOWTAM See SNOWTAM

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Stand: 5–12 – железобетон/Reinforced Concrete, PCN 36/R/C/X/T 13, 14 – армобетон/Reinforced Concrete, PCN 20/R/C/X/T Летний период (16 МАР – 30 НОЯ)/Summer period (16 MAR – 30 NOV): 1–4 – армобетон/Reinforced Concrete, PCN 50/R/C/W/T 15, 16 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 55/F/D/X/T Зимний период (01 ДЕК – 15 МАР)/Winter period (01 DEC – 15 MAR): 1–4 – армобетон/Reinforced Concrete, PCN 74/R/C/W/T 15, 16 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 77/F/D/X/T
	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: МРД, D/MAIN TWY, D – 12 М, железобетон / Reinforced Concrete PCN 34/R/C/X/T С – 12 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 15/R/C/X/T Летний период (16 МАР – 30 НОЯ)/Summer period (16 MAR – 30 NOV): В – 22.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 55/F/D/X/T Е – 22.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 39/F/D/X/T Зимний период (01 ДЕК – 15 МАР)/Winter period (01 DEC – 15 MAR): В – 22.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 66/F/D/X/T Е – 22.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 45/F/D/X/T
2.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров ACL and elevation	КТА/ARP – 91.2 М
3.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	Общая ширина с укрепленной обочиной РД В, Е – 31.5 м Overall width of TWY В, Е with strengthened shoulders is 31.5 М

**УУДЛ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**
UUDL 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	Имеются AVBL
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Имеются AVBL
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДЛ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UUDL 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

УУДЛ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UUDL AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Ярославль (Туношна) Yaroslavl (Tunoshna) aeronautical meteorological station (civil)
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	АМСГ Ярославль (Туношна), 24 часа Yaroslavl (Tunoshna) aeronautical meteorological station (civil), 24HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 3 часа TREND 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Имеется AVBL
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам, рус, англ Charts, AD forecast text, RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U, GAMET, TAF, METAR
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Имеется AVBL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	КДП TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т. д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УУДЛ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UUDL 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	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (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
05	063.42° 051°	3010x44	PCN 38/R/C/X/T Summer period (MAR 16–NOV 30) PCN 51/R/C/X/T Winter period (DEC 01–MAR 15) mixed	573316.46N 0400805.62E — —	THR 87.4 M
23	243.46° 231°	3010x44	PCN 38/R/C/X/T Summer period (MAR 16–NOV 30) PCN 51/R/C/X/T Winter period (DEC 01–MAR 15) mixed	573359.97N 0401047.57E — —	THR 91.8 M
Уклон ВПП и КПП Slope of RWY and SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3310x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3310x300	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system

УУДЛ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UUDL AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция перванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
05	3010	3160	3010	3010	нет/NIL
23	3010	3160	3010	3010	нет/NIL

УУДЛ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UUDL 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 centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
05	LIL SALS 900 M	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3000 M, 60 M 2400 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
23	HIALS CAT I 900 M	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3000 M, 60 M 2400 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УУДЛ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UUDL 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	573346N 0401018E
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на РД В, Е; осевые: нет Edge: on TWY В, Е; centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/1сек Secondary power supply to all lighting at AD/1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДЛ Ад 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UUDL AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	На МРД/on MAIN TWY – 1 – северо-восточнее МС 6/NE of stand 6 – 2 – северо-западнее МС 12/NW of stand 12
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	93 м 93 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 20x20 м, асфальтобетон, PCN 34/R/C/X/T, маркирован Rectangle 20x20 M, Asphalt-Concrete, PCN 34/R/C/X/T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	244°/232°; 064°/052°
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	В пределах A=249°-269°, A=179°-209° установлены ограничительные сектора, выход за которые при взлёте/посадке ЗАПРЕЩЁН Limiting sectors are established within AZM=249°-269°, AZM=179°-209° beyond which execution of take-off and landing is PROHIBITED Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУДЛ Ад 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UUDL AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Диспетчерская зона Ярославль/Туношна Yaroslavl/Tunoshna CTR 580248N 0402424E – 574800N 0402700E – 573242N 0404218E – 572742N 0403312E – 572212N 0402830E – 571812N 0395118E – 571924N 0393400E – 573412N 0392900E – 573330N 0394630E – 573800N 0395942E – 574206N 0395354E – 574200N 0401000E – 575330N 0400230E – 580248N 0402424E Узловой диспетчерский район Ярославль/Туношна/ Yaroslavl/Tunoshna TMA См./See ENR 2. 1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Ярославль/Туношна диспетчерская зона – от земли до FL040 Yaroslavl/Tunoshna CTR – GND – FL040 Узловой диспетчерский район Ярославль/Туношна/ Yaroslavl/Tunoshna TMA См./See ENR 2. 1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Ярославль-Вышка, рус, англ Yaroslavl-Tower, RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(700) м –/(700) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУДЛ Ад 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UUDL AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
КДП TWR	Ярославль-Вышка Yaroslavl-Tower	120.300	к/с H24	Выполняет функции Старта, Круга, Руления, Подхода Serves as Start, Radar, GND, APP
		120.000	к/с	Reserve FREQ
		129.000	H24	Reserve FREQ
АТИС ATIS	Ярославль-АТИС Yaroslavl-ATIS	127.350	к/с H24	

УУДЛ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UUDL AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склоне- ние, тип обеспечи- ваемых 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 trans- mitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 23 ILS кат I (12°В/–) LOC 23 ILS CAT I (12°E/–)	ИРГ IRG	110.5	к/с H24	573309.7N 0400740.6E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 23 GP 23		329.6	к/с H24	573359.2N 0401028.5E	3°00', RDH 15.5 M	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 23 LOM 23	РГ RG	315	к/с H24	573456.4N 0401419.5E	051°MAG/3.94 KM RWY 23	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 23 LMM 23	Р R	650	к/с H24	573412.3N 0401133.8E	051°MAG/0.85 KM RWY 23	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV RNAV GNSS	УУДЛ UUDL	108.100 CH 22059	к/с H24	573346.1N 0401020.3E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой. Руление и буксировка производятся с разрешения диспетчера Вышки строго по маркировочной разметке МРД, РД, ВПП в соответствии со схемами движения.

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ. Ответственность за соблюдение правил руления несет командир ВС, а за обеспечение безопасности буксировки – лицо, руководящее буксировкой.

2. Руление на места стоянки и с них

Прибывающие ВС самостоятельно (по указанию диспетчера Вышки) или в сопровождении машины сопровождения выполняют заруливание на указанную диспетчером Вышки стоянку.

Без разрешения диспетчера Вышки руление или буксировка запрещены.

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

Воздушные суда общего назначения сопровождаются спецмашинами на места стоянок, выделенных для них, по запросу экипажа.

4. Зона стоянки для вертолетов

Для размещения вертолетов определены МС 6-12.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

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

6. Ограничение при рулении

Руление по МРД, РД С, РД В выполняется с машиной сопровождения на минимальной скорости строго по оси РД при повышенном внимании экипажа в режиме «малый газ».

РД D закрыта для руления всех типов ВС.

Руление ВС Ил-96-400Т, Ил-96-300 по МРД – **ЗАПРЕЩЕНО**.

Руление ВС с размахом крыла более 32 м по МРД (от РД С до МС 6) – **ЗАПРЕЩЕНО**.

Руление ВС с размахом крыла менее 32 м по РД С, МРД (от РД С до МС 6) осуществлять на пониженной скорости строго по оси руления, при повышенном внимании экипажа.

**УУДЛ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ
СНИЖЕНИЯ ШУМА**

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапах взлета, набора высоты и захода на посадку выполняются экипажами всех ВС. Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов. Безопасность полетов всегда должна быть преобладающим фактором при производстве полетов ВС, и за эксплуатантом, а также за эксплуатирующим экипажем должно сохраняться право окончательного решения относительно мер сохранения уровней безопасности полетов.

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

Movement of ACFT about the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing. Taxiing and towing shall be carried out by the permission of TWR controller strictly along the marking of the MAIN TWY, TWY, RWY in accordance with taxi patterns.

The taxiing speed shall be chosen by a pilot-in-command depending on the condition of pavement, along which taxiing is carried out, presence of obstacles, wind and visibility conditions. In all cases the taxiing speed shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual. The responsibility for the compliance with the rules of taxiing is born by the pilot-in-command, and for provision of safety of towing – the person who controls towing.

2. Taxiing to and from stands

Arriving ACFT shall taxi into the stand, assigned by TWR controller, under its own power (by TWR controller's instruction) or after the "Follow-me" vehicle.

Taxiing or towing without permission of TWR controller are prohibited.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

General aviation aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicles to stands designated for them by crew's request.

4. Parking area for helicopters

Stands 6-12 are designated for parking of helicopters.

5. Apron – taxiing during winter conditions

The taxi guide lines may be invisible because of snow. Assistance from "Follow-me" vehicle may be requested via TWR controller.

6. Taxiing - limitations

Taxiing along the MAIN TWY, TWY C, TWY B shall be carried out after the "Follow-me" vehicle, at minimum speed, strictly along the TWY centre line, with the flight crew's increased caution, at idle power.

TWY D is closed for taxiing of all types ACFT.

Taxiing of Ил-96-400Т, Ил-96-300 along the MAIN TWY is **PROHIBITED**.

Taxiing of ACFT with a wingspan more than 32 m along the MAIN TWY (from TWY C to stand 6) is **PROHIBITED**.

Taxiing of ACFT with a wingspan less than 32 m along TWY C, the MAIN TWY (from TWY C to stand 6) shall be carried out at minimum speed, strictly along the taxi guide line, with the flight crew's increased caution

UUDL AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures during take-off, climbing and approach phases shall be executed by flight crews of all aircraft. Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of reduction of flight safety. Flight safety must always be the prevailing factor when operating flights, and the operator as well as the operating flight crew must reserve the right for the final decision in regard to measures of maintaining flight safety.

Экипажи ВС обязаны строго выдерживать предписанные маршруты выхода (SID) и входа (STAR), а в случае отклонения – выходить на заданную линию немедленно.

Применение экипажами ВС режимов полета согласно Руководству по летной эксплуатации.

Уход на 2-й круг выполнять без выхода на г. Ярославль.

При рулении воздушным судам использовать пониженные режимы работы двигателей или буксировку к месту запуска.

Заход на посадку вертолетам осуществлять по кратчайшему расстоянию при отсутствии ВС на схеме захода.

Ограничение количества полетов самолетов, выполняющих заход на посадку по схеме визуального захода (т.е. полетов на высотах ниже высоты круга (700) м по Р аэродрома.).

Ограничение операций взлета и посадки в ночные часы. (В связи с процедурами по борьбе с шумом используемый термин «Ночь» означает период 2000–0400).

Применение экипажами ВС противошумовых режимов взлета и посадки с максимальным градиентом набора и снижения.

УУДЛ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

Общие положения

Взлет ВС, как правило, осуществляется от начала ВПП. Разрешается выполнять взлет от РД В (МК взлета 051°) и РД Е (МК взлета 231°), если предполагаемые характеристики ИВПП от места начала разбега ВС соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условиям взлета. Взлет и посадка ВС при попутной составляющей ветра разрешается, если это предусмотрено РЛЭ ВС.

Полеты в контролируемом воздушном пространстве осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам и по правилам визуальных полетов.

Процедуры полетов по ППП в диспетчерской зоне Ярославль/Туношна

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 диспетчера Вышки. 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 (в случае перегруженности аэродрома) прибывающие ВС могут получить указания о задержке в зоне ожидания в диспетчерском районе над ДГРМ. 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.

The flight crews must strictly maintain the prescribed SID and STAR routes and in case of deviation – join the assigned track immediately.

The application of flight procedures by the flight crews shall be executed according to the Aeroplane Flight Manual.

Missed approach shall be carried out without flying over Yaroslavl city.

While taxiing, the aircraft shall use reduced engines power or towing to start-up position.

Helicopters shall execute the approach procedure along the shortest distance in the absence of ACFT on the approach pattern.

The restriction of the number of aircraft flights executing a visual approach (i.e., flights at heights below the aerodrome traffic circuit height (700) m QFE).

The restriction of take-off and landing operations in the night-time hours. (The used term “night” in connection with noise abatement procedures means the period 2000–0400).

The use of noise abatement take-off and landing procedures by the flight crews with maximum climb and descent gradients.

UUDL AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

General

Take-off of ACFT shall be carried out normally from the runway beginning. It is allowed to carry out take-off from TWY B (take-off heading 051° MAG) and TWY E (take-off heading 231° MAG), if the declared distances of the runway from the start of roll position comply with the required distances for the actual take-off mass of the aircraft and take-off instruction. Take-off and landing of ACFT with a tail-wind component is allowed, if stipulated by the Aeroplane Flight Manual.

Flights in the controlled airspace shall be carried out according to IFR and VFR.

IFR flight procedures within within Yaroslavl/Tunoshna CTR

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (heights) 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 TWR controller. 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 deemed necessary (in case of aerodrome congestion), arriving aircraft may get instructions to hold in the holding area in CTA over LOM. A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by a controller's clearance, however, it is prohibited for the controller to force the pilot (the pilot-in-command) to carry out VFR flights without his agreement.

Радиолокационные процедуры в диспетчерской зоне Ярославль/Туношна

Радиолокационное наведение в диспетчерской зоне Ярославль/Туношна осуществляется диспетчером КДП, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер КДП даёт указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

Заход на посадку с помощью диспетчерской РЛС

Диспетчер КДП контролирует движение воздушного судна по экранам диспетчерского ОРЛ (в диспетчерской зоне) и УКВ радиопеленгатора. Контроль начинается с момента обнаружения отметки воздушного судна на индикаторе диспетчером КДП.

Процедура по выполнению радиолокационного наведения с помощью диспетчерской РЛС (ОРЛ-А) применяется при заходе воздушного судна на посадку по системе ILS, ОСП (МК посадки 231°) и РТС обратного старта (МК посадки 051°). При этом экипаж воздушного судна информируется диспетчером КДП об удалении до торца ВПП (до пролета ДПРМ) и о стороне уклонения относительно оси ВПП (левее/правее).

Предупреждение:

при отсутствии радиолокационного контроля заход на посадку выполнять через ДПРМ RG.

Для обеспечения возможности регулирования очередности захода на посадку используется зона ожидания над ДПРМ RG. Полеты в зоне ожидания выполняются по схеме прямоугольного маршрута.

Порядок полетов ВС в зоне ожидания и внеочередного захода на посадку производится по установленным схемам.

Круг полетов для ВПП 05 – правый, для ВПП 23 – левый.

Взлет и посадка вертолетов производятся с/на:

- ВПП;
 - вертолетные площадки, расположенные на МРД.
- Вертолетные площадки показаны на схеме расположения мест стоянок и движения ВС по аэродрому.

Отказ связи

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.

Процедуры полетов по ПВП в диспетчерской зоне Ярославль/Туношна**Визуальный заход на посадку**

На аэродроме возможно выполнение визуального захода на посадку на ВПП 23 (заход вне н.п. Нерехта, г. Ярославль), ВПП 05 (заход с прямой, правый круг, левым доворотом через ПОД ВАРЕГ, МЕБИЛ). Запрещен пролет над н.п. Нерехта, г. Ярославль. Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или иницируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

Radar procedures within Yaroslavl/Tunoshna CTR

Radar vectoring within Yaroslavl/Tunoshna CTR is provided by the TWR controller coordinating aircraft movement. To coordinate air traffic flow TWR controller gives instructions to reach definite flight levels (heights) and also assigns courses for the purpose of providing separation necessary to execute landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Surveillance radar approach (SRA)

TWR controller monitors ACFT movement on TAR (within CTR) and VHF direction finder displays. Monitoring of ACFT shall be commenced from the moment ACFT position (radar blip) is detected on the display by TWR controller.

The procedure of radar vectoring using TAR is applied during ILS, 2NDB (landing heading 231° MAG) and NDB (landing heading 051° MAG) approaches. Therewith flight crew is informed by TWR controller about the distance to RWY extremity (till crossing LOM) and about the direction of deviation from RWY centre line (left/right).

Warning:

when radar control is not provided, approach shall be executed via LOM RG.

Holding area over LOM RG is used to control approach sequence. Flights in the holding area shall be executed via rectangular approach traffic pattern.

Flights in the holding area and out of turn approach shall be carried out according to established procedures.

RWY 05: right-hand traffic pattern, RWY 23: left-hand traffic pattern.

Take-off and landing of helicopters shall be carried out as follows:

- from/on RWY;
- from/on helipads, located on MAIN TWY.

Helipads are shown on the Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking Chart.

Communication failure

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

Procedures for VFR flights within Yaroslavl/Tunoshna CTR**Visual approach**

Aerodrome is AVBL for executing visual approach to RWY 23 (approach outside Nerekhta settlement, Yaroslavl city), to RWY 05 (straight-in approach, right circuit, left turn via CRP VAREG, MEBIL). It is prohibited to fly over Nerekhta settlement, Yaroslavl city. Clearance to execute visual approach for ACFT performing IFR flight shall be requested by flight crew or is initiated by ATS unit. In the latter case coordination with the flight crew is required.

Визуальный заход на посадку разрешается при нижней границе облаков на аэродроме не ниже 600 м и при видимости не менее 6000 м.

Орган ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП, при получении доклада от него о готовности к выполнению визуального захода на посадку.

Готовность экипажа ВС к выполнению визуального захода на посадку означает, что метеословия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и экипаж ВС имеет уверенность (высота, скорость и конфигурация ВС) в выполнении визуального захода на посадку и посадки.

Орган ОВД может начать векторение воздушного судна для выполнения визуального захода на посадку до получения доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами, после чего векторение прекращается.

Органу ОВД **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** принуждать экипаж к выполнению визуального захода на посадку.

Орган ОВД должен обеспечивать эшелонирование между воздушными судами, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

При выполнении визуального захода на посадку экипаж ВС поддерживает постоянный визуальный контакт с ВПП и/или ее ориентирами.

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

При выполнении визуального захода на посадку ответственность за выдерживание безопасных высот полета, безопасный пролет препятствий возлагается на экипаж воздушного судна.

УУДЛ Ад 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома Ярославль (Туношна) обуславливается наличием благоприятных условий для пролета, кормежки и гнездования птиц, а также их сезонной и суточной миграцией. Наличие Рыбинского водохранилища, р. Волги, Костромского водохранилища, оз. Неро и заболоченных участков, богатого растительного покрова и климатические условия способствуют сосредоточению в районе аэродрома различных видов птиц, а в утренние и вечерние часы – скоплению чаек на ВПП и стоянках ВС.

Наибольшую опасность представляют, вечерние и сезонные перелеты птиц. В утренние и вечерние часы большие скопления птиц и их активные перелеты до высоты 100 м отмечаются в районе БГРМ и порога ВПП 23.

В теплый период года беспорядочные полеты птиц наблюдаются во всем районе аэродрома до высоты 500 м. В этот период при взлете и посадке создается повышенная опасность столкновения самолетов с птицами.

Сезонная миграция происходит с третьей декады августа по третью декаду октября и с третьей декады марта по третью декаду мая, что резко повышает опасность столкновения с птицами на высотах до 3000 м.

It is permitted to execute visual approach when ceiling at the aerodrome is 600 m or above and visibility is 6000 m or above.

An IFR flight may be cleared to execute visual approach by the ATS unit after obtaining flight crew's report about readiness to execute visual approach.

Readiness of the flight crew to execute visual approach means that meteorological conditions allow to execute visual approach and the flight crew is confident (considering height, speed and ACFT configuration) that visual approach and landing can be completed.

ATS unit can commence vectoring of ACFT for execution of visual approach prior to obtaining a report from flight crew about establishing visual contact with RWY and/or its references, vectoring is terminated after the report has been received.

It is **PROHIBITED** for the ATS unit to force the flight crew to execute visual approach.

ATS unit must provide separation between ACFT, which have obtained clearance to execute visual approach, and other arriving and departing ACFT.

When executing visual approach flight crew shall maintain visual contact with RWY and/or its references.

In case when visual contact with RWY and/or its references is lost during execution of visual approach, flight crew shall carry out missed approach under IFR and immediately inform ATS unit about it.

During execution of visual approach the responsibility for maintaining safe flight heights, safe obstacle clearance is placed on the flight crew.

UUDL AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Ornithological situation in the vicinity of Yaroslavl (Tunoshna) AD is conditioned by the presence of favourable conditions for passing, feeding and nesting of birds as well as their seasonal and daily migration. The presence of the Rybinskoye water reservoir, the Volga river, the Kostromskoye water reservoir, lake Nero and marshy areas, rich vegetation cover and climatic environment make possible the concentration of different bird species in the vicinity of AD, and in morning and evening hours – make possible the concentration of seagulls on the RWY and ACFT stands.

Morning, evening and seasonal bird migrations present the most hazard. In morning and evening hours big concentrations of birds and their intensive passages up to the height of 100 m are observed in the vicinity of LMM and RWY 23 THR.

In warm period of the year random migrations of birds are observed in the whole vicinity of AD up to the height of 500 m. Risk of ACFT collision with birds during take-off and landing is increased during this period.

Seasonal migration takes place from the third decade of August till the third decade of October and from the third decade of March till the third decade of May which abruptly increases the hazard of collision with birds at heights of up to 3000 m.

В период максимальной активности птиц в районе аэродрома организуется визуальное и радиолокационное наблюдение за орнитологической обстановкой. Диспетчер, в случае опасной орнитологической обстановки, даёт указание начальнику смены аэродромной службы на проведение мероприятий по отпугиванию птиц, диспетчер информирует экипажи о наличии птиц, в направлении взлета или захода на посадку, при необходимости даёт рекомендации по выполнению обхода скоплений птиц.

Экипажи ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливают осмотрительность и действуют по указанию. Для отпугивания птиц экипажи включают посадочные фары.

Visual and radar control of ornithological situation is organized in the period of maximum activity of birds in the vicinity of AD. In case of hazardous ornithological situation the controller shall give the instruction to the head of shift of aerodrome service to take measures on scaring birds, the controller shall inform the flight crews about presence of birds in take-off or approach areas, if necessary shall give recommendations on how to avoid bird concentrations.

Having obtained the information on hazardous ornithological situation, the flight crews shall increase caution and follow the instructions of the controller. Flight crews shall switch on aircraft landing lights for scaring the birds.