

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

UEEE ЯКУТСК
UEEE YAKUTSK

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	620536с 1294624в. 034°/1565 м от порога ВПП 05П 620536N 1294624E. 034°/1565 M from THR 05R
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	7 км СВ г. Якутска. 7 KM NE of Yakutsk.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	100 м/24.2°С 100 M/24.2°С
4.	Магнитное склонение/годовые изменения Mag var/Annual change	15°З/+01.6' 15°W/+01.6'
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Аэропорт Якутск», Россия, 677014, г. Якутск, Республика Саха (Якутия), ул. Гагарина, 10. Yakutsk Airport, Joint-Stock Company 10, Gagarin str., Yakutsk, Republic of Sakha (Yakutia), Russia, 677014 Тел./Tel: (4112) 49-10-01, 49-57-35 Факс/Fax: (4112) 44-32-33, 49-52-46 AFS: UEEEEAPDU UEEEEEAPDU
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

UEEE АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UEEE AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 2300-0800 СБ,ВС, празд.: не работает MON-FRI: 2300-0800 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.	БАИ, Брифинг AIS, Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологический инструктаж 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 BC 0000–2000 АД закрыт, запасным не обеспечивает AD OPR HR: H24 SUN 0000–2000 AD CLSD AND NOT AVBL AS ALTN 2. Тм= UTC+ 9 час. LT= UTC+ 9 HR Прием/выпуск рейсов вне расписания осуществляется строго по согласованию с ОАО «Аэропорт Якутск» в связи с отсутствием свободных мест стоянок. ARR and DEP of non-scheduled flights are executed strictly by coordination with Open joint-stock company "Yakutsk Airport", due to lack of vacant stands.

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8Р, СМ-4.5 TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/MS-8P, SM-4.5
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

UEEE АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UEEE АД 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеется AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Buses, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, поликлиника, служба скорой помощи, больница в г.Якутске. Aidpost at Airport Terminal, rest room, polyclinic, ambulance service, hospital in Yakutsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8, кат. 9 по запросу в адрес UEEEEБФЪЪ или по тел. (4112) 44-34-95 H24, CAT 8, CAT. 9 by request to the address UEEEEBFXX or by tel: (4112) 44-34-95
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

UEEE АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UEEE АД 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 AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 23/R/B/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A – 22.5 М, бетон/Concrete, от перрона до ВПП 05L – PCN 45/R/B/X/T; from apron to RWY 05L – PCN 45/R/B/X/T; от ВПП 05L до ВПП 05R – PCN 50/R/B/X/T; from RWY 05L to RWY 05R – PCN 50/R/B/X/T; B – 22.5 М, бетон/Concrete, от перрона до ВПП 05L/23R – PCN 39/R/B/X/T; from apron to RWY 05L/23R – PCN 39/R/B/X/T; от ВПП 05L/23R до ВПП 05R/23L – PCN 49/R/B/X/T; from RWY 05L/23R to RWY 05R/23L – PCN 49/R/B/X/T; C – 15.0 М, бетон/Concrete; от перрона до ВПП 05L/23R – PCN 20/R/B/X/T; from apron to RWY 05L/23R – PCN 20/R/B/X/T; – 22.5 М, бетон/Concrete; на ВПП 05L/23R между РД С и В – PCN 18/R/B/X/T; on RWY 05L/23R between TWY C and B – PCN 18/R/B/X/T; D – 21.5 М, бетон/Concrete; от ВПП 05R/23L до ВПП 05L/23R – PCN 50/R/B/X/T, from RWY 05R/23L to RWY 05L/23R – PCN 50/R/B/X/T; от ВПП 05L/23R до траверза МС 52 – PCN 67/R/B/X/T, from RWY 05L/23R to abeam stand 52 – PCN 67/R/B/X/T; от траверза МС 52 до перрона – PCN 18/R/B/X/T; from abeam stand 52 to apron – PCN 18/R/B/X/T.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

UEEE AD 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

UEEE 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, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs 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 при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания ReMarks	нет NIL

UEEE AD 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UEEE 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

UEEE AD 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UEEE AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Якутск Yakutsk aeronautical meteorological centre
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	АМЦ Якутск 30 часов Yakutsk aeronautical meteorological centre 30 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 3 часа TREND 3 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 , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МРЛ, ПРМ спутниковой информации об облаках WXR, APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Якутск-Подход, Старт, РДЦ Yakutsk-APP, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

UEEE AD 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UEEE AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение 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
Designation 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
05R	036°52'33" 052°	3400x60	PCN 45/R/B/X/T Asphalt-Concrete	620454.6N 1294523.6E — —	THR 98.5 M
23L	216°54'37" 232°	3400x60	PCN 45/R/B/X/T Asphalt-Concrete	620622.4N 1294744.2E — —	THR 95.7 M
Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
0.07%	нет/NIL	450x150	3700x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
0.07%	нет/NIL	450x150	3700x300	нет/NIL	

UEEE AD 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UEEE 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 ди- станция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
05R	3400	3850	3400	3400	нет/NIL
От РД В/ From TWY B	2850	3300	2850	—	
23L	3400	3850	3400	3400	нет/NIL
От РД D/ From TWY D	2450	2900	2450	—	

UEEE AD 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UEEE AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближения APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI VASIS (MEHT) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления TDZ LGT LEN	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 поса- дочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничи- тельных огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
05R	SALS 900 M LIL	зеленые green	РАПИ слева/left 3°10'	нет NIL	3370 M 15 M 2500 M white, next 600 M 2red/2white, last 300 M red	3400 M, 60 M 2800 M white, last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
23L	HIALS CAT II 900 M	зеленые green	РАПИ слева/left 3°00'	900 M	3370 M 15 M 2500 M white, next 600 M 2red/2white, last 300 M red	3400 M, 60 M 2800 M white, last 553 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

UEEE AD 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UEEE 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. Осевых нет Edge: all TWY. Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется/1сек. AVBL/1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

UEEE АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UEEE АД 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	ВПП 05R/23L, площадка на ВПП 05L/23R 620532.0N 1294608.0E RWY 05R/23L, helipad on RWY 05L/23R 620532.0N 1294608.0E На ВПП 05L/23R оборудованы вертолетные площадки W1, W2, W3, W4. Размеры стоянок: 29x25 м, расстояние между стоянками - 50 м. Helipads W1, W2, W3 and W4 are established on RWY 05L/23R. Stands dimensions: 29x25 M. Distance between stands is 50 M.
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
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

UEEE АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОБД.
UEEE АД 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Узловой диспетчерский район Якутск / Yakutsk TMA - См./ See ENR 2.1 1. Якутск диспетчерская зона 1/ Yakutsk CTR 1 614952N 1295408E - 615430N 1293224E - 620024N 1293406E - 620506N 1294106E - 622044N 1295822E - далее по дуге по часовой стрелке радиусом 30 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 30 KM centred at (620536N 1294624E) до / to 614952N 1295408E 2. Якутск диспетчерская зона 2 / Yakutsk CTR 2 614430N 1291042E - 620506N 1294106E - 623018N 1300906E - далее по дуге по часовой стрелке радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at (620536N 1294624E) до / to 614430N 1291042E 3. Якутск диспетчерская зона 3 / Yakutsk CTR 3 Окружность радиусом 50 км с центром (620536N 1294624E)/ A circle radius of 50 KM centred at (620536N 1294624E)
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Узловой диспетчерский район Якутск / Yakutsk TMA - См./ See ENR 2.1 1. Якутск диспетчерская зона 1/ Yakutsk CTR 1 От земли до 500 AMSL / GND - 500 AMSL 2. Якутск диспетчерская зона 2 / Yakutsk CTR 2 Выше 500 AMSL до 800 AMSL / above 500 AMSL - 800 AMSL 3. Якутск диспетчерская зона 3 / Yakutsk CTR 3 Выше 800 AMSL до FL070 / above 800 AMSL - FL070
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа УВД ATC unit call sign, language(s)	Якутск-Подход, Круг, Старт Yakutsk-Approach, Radar, Tower рус, англ RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	-(1000) м -(1000) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

UEEE AD 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UEEE 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
ДПП APP	Якутск-Подход Yakutsk-Approach	129.300	к/с H24	нет/NIL
ДПК TWR	Якутск-Круг Yakutsk-Radar	120.300	к/с H24	По указанию руководителя полетов дополнительно выполняет функции ДПП Additionally serves as APP by Flight Control Officer's instruction
СДП TWR	Якутск-Старт Yakutsk-Tower	120.000	к/с H24	нет/NIL
ДГР GND	Якутск-Руление Yakutsk-Ground	121.700	к/с H24	нет/NIL
АТИС ATIS	Якутск-АТИС Yakutsk-ATIS	126.200	к/с H24	рус RUS
	Якутск-Буксировка Yakutsk-Apron	119.000	к/с H24	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up

UEEE AD 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UEEE AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (15°3/--) (15°W/--)	UTC UTS	112.3	к/с H24	620533.1N 1294705.1E	120 M	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 23L ILS кат II (15°3/--) LOC 23L ILS CAT II (15°W/--)	ИМФ IMF	111.7	ПП HS	620426.9N 1294439.4E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 23L GP 23L		333.5	ПП HS	620612.6N 1294739.0E		3°00', RDH 16.6 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 23L LOM 23L	МФ MF	334	ПП HS	620802.6N 1295026.8E		052° MAG/3.9 KM RWY 23L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 23L LMM 23L	М M	685	ПП HS	620649.2N 1294827.3E		052° MAG/1.0 KM RWY 23L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 05R LOM 05R	ЖД VD	334	ПП HS	620312.0N 1294239.3E		232° MAG/4.0 KM RWY 05R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 05R LMM 05R	Ж V	685	ПП HS	620425.2N 1294436.7E		232° MAG/1.1 KM RWY 05R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	UEEE UEEE	114.350 CH 22309	к/с H24			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 05R GLS кат I GBAS (H) 05R GLS CAT I	G05A	CH 20665	к/с H24	620516.7N 1294502.4E		3°10', TCH 16.1 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 23L GLS кат I GBAS (H) 23L GLS CAT I	G23A	CH 21076	к/с H24			3°00', TCH 16.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

UEEE АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**Аэропортовые правила.**

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением или буксировкой спецмашинами. Руление и буксировка производится по осевым линиям рулежных дорожек.

Выруливание (буксировка) осуществляется по указанию диспетчера руления. Скорость руления выбирает КВС.

Предупреждения:

ИВПП 05Л/23П для взлета и посадки не используется. Участок ИВПП 05Л/23П от РД В до РД С используется только для руления ВС и именуется «РД С».

КВС может рулить по ИВПП и пересекать ее только с разрешения диспетчера Старта. Ответственность за соблюдения правил руления несет КВС, за назначенный маршрут руления (буксировки) - диспетчер ОВД, а за безопасность заруливания и выруливания со стоянки – лицо, руководящее рулением на порученном участке.

По РД С разрешается руление ВС с размахом крыла до 38 м и максимальной массой до 61 т. Руление по РД С выполнять на режиме малого газа внутренних двигателей.

Руление по сегменту РД D, примыкающему к грузовому перрону, в случае наличия на стоянках 52–55 воздушных судов, осуществлять на минимальной скорости строго по разметке.

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

1.1 Гонку двигателей производить на гоночных стоянках 1Г, 2Г, 3Г.

1.2 Эксплуатационные приемы снижения шума при взлете и заходе на посадку выполняются экипажами всех типов ВС в ночное время с 1400 до 2100 UTC. Отклонение от этих приемов может быть разрешено по условиям безопасности полетов или, если эти приемы противоречат РЛЭ ВС.

1.3. Указанные приемы делятся на два вида: эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты и эксплуатационные приемы снижения шума при заходе на посадку.

2. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты.

2.1. На этапе выполнения взлета и набора высоты (450) м:

2.1.1. установить взлетный режим работы двигателей;

2.1.2. установить закрылки во взлетное положение;

2.1.3. производить набор высоты со скоростью $V_2+20 - 40$ км/ч;

2.1.4. с высоты (100) м до высоты (200) м выполнять развороты с креном 15° , а с высоты (200) м - с креном 25° .

2.2. На высоте (450) м при сохранении положительной вертикальной скорости набора, уменьшить режим работы двигателей до номинального значения.

2.3. С высоты (450) м до высоты (900) м набор производить со скоростью $V_2+20-40$ км/ч.

2.4. На высоте (900) м разогнать ВС до скорости уборки механизации.

UEEE AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.**Airport regulations.**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out by taxiing or by special tow tractors towing. Taxiing and towing shall be carried out along TWY centre lines.

Taxiing out of stands (towing) shall be carried out by GND controller's instruction. Taxiing speed shall be selected by the pilot-in-command.

Warnings:

RWY 05L/23R shall not be used for take-off and landing. RWY 05L/23R segment from TWY B up to TWY C shall be used only for taxiing and is named as "TWY C".

The pilot-in-command shall taxi on RWY and cross it only by TWR controller's permission. The pilot-in-command is responsible for complying with taxiing requirements, the ATS controller is responsible for assigned taxiing (towing) route, and the GND controller is responsible for safety of taxiing into/out of specified stand.

Taxiing along TWY C is permitted for ACFT with a wingspan up to 38 m and with maximum mass up to 61 tons. Taxiing along TWY C shall be carried out at idling power of inboard engines.

When stands 52-55 are occupied taxiing along TWY D segment adjoining to the cargo apron shall be carried out strictly according to the marking, at minimum speed.

UEEE AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.**1. General.**

1.1.Engine run-up shall be carried out on stands 1G, 2G, 3G.

1.2. Noise abatement procedures during take-off and approach phases shall be carried out by flight crews of all aircraft types at night time from 1400 to 2100 UTC. Deviation from these procedures may be permitted for flight safety reasons or if these procedures do not comply with the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft.

1.3. Indicated procedures are divided into two parts: noise abatement procedures during take-off and climbing phase and noise abatement procedures during approach phase.

2. Noise abatement procedures during take-off and climbing phase.

2.1. During take-off and climbing to (450) m phase:

2.1.1. take-off power of all engines shall be established;

2.1.2. flaps shall be set into take-off position;

2.1.3. climbing shall be carried out at IAS $V_2+20-40$ km/h;

2.1.4. at a height from (100) m to (200) m turns shall be carried out with 15° bank and at a height of (200) m and above - with 25° bank.

2.2. At (450) m engines power shall be reduced to nominal maintaining positive indicated air speed of climb.

2.3. At a height from (450) m to (900) m climbing shall be carried out at IAS $V_2+20-40$ km/h.

2.4. At (900) m aircraft shall accelerate to IAS at which wing devices shall be set into en-route position.

2.5. Дальнейший набор высоты производить в соответствии с РЛЭ.

Примечание:

С учетом аэронавигационной и метеорологической обстановки приоритетным является взлет с ВПП 05П. При работе с ВПП 23Л воздушные суда категории С и D должны производить взлет от начала ВПП в соответствии с Методикой бесшумного взлета, определенной рекомендациями РЛЭ.

3. Эксплуатационные приемы снижения шума захода на посадку.

При заходе на посадку на ВПП 05П до удаления 21 км от точки начала приземления полет выполняется на высоте не менее (900) м и на скорости, равной скорости полета по кругу с убранной механизацией и шасси. С удаления 21 км экипаж снижается до (700) м. Перед точкой начала снижения выпускаются шасси и механизация крыла в промежуточное положение 15°-30°.

В процессе снижения до (400) м экипаж поддерживает скорость 300±30 км/ч, но не ниже предписанной в РЛЭ.

На высоте (400) м экипаж довыпускает закрылки в посадочное положение и устанавливает скорость конечного этапа захода на посадку с учетом посадочной массы ВС.

Довыпуск закрылков в посадочное положение и балансировка ВС должны быть закончены до пролета ДПРМ.

УЕЕЕ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Взлет ВС, как правило, выполняется от начала ВПП. Взлет не от начала ВПП разрешается производить по согласованию с диспетчером СДП, если располагаемая длина ВПП от места начала разбега не менее потребной, определенной в соответствии с РЛЭ для данной взлетной массы ВС.

Предупреждение:

Во избежание образования на покрытии ВПП наведенного гололеда в период отрицательных температур наружного воздуха (от -10° и ниже), взлет производить строго от начала ВПП с учетом исполнительного старта.

При одновременном выполнении в зоне взлета и посадки учебно-тренировочных, контрольно-испытательных полетов, ВС с пассажирами, преимущественное право при взлете и заходе на посадку, при равных условиях, имеет воздушное судно с пассажирами. ВС с пассажирами имеет преимущественное право на посадку перед вылетающими ВС.

Аэропортовые правила.

При выполнении захода на посадку экипажи строго поддерживают вертикальные и поступательные скорости полета, согласно РЛЭ ВС. При заходе на посадку по кратчайшему расстоянию или с прямой, экипажи ВС осуществляют построение траектории снижения с таким расчетом, чтобы избежать превышения вертикальных и поступательных скоростей установленных РЛЭ ВС.

2.5. Further climbing shall be carried out at a speed recommended by the Aeroplane Flight Manual.

Note:

Taking into account aeronautical and meteorological conditions, take-off from RWY 05R is preferential. When RWY 23L is in use, C and D categories aircraft shall carry out take-off from the RWY extremity according to noiseless take-off procedures recommended by the Aeroplane Flight Manual.

3. Noise abatement procedures during approach phase.

During approach for landing on RWY 05R, up to a distance of 21 km from touchdown aircraft shall proceed at not less than (900) m and at aerodrome traffic circuit speed with wing devices and gear set into en-route position. From a distance of 21 km aircraft shall descend to (700) m. Before touchdown aircraft shall lower gear and wing devices into intermediate position at 15°-30°.

While descending to (400) m, the crew shall maintain IAS of 300±30 km/h, but not below than that established by the Aeroplane Flight Manual.

At (400) m the flight crew shall finish to set flaps into landing position and set up IAS of final approach taking into account aircraft landing mass.

Finishing of setting flaps into landing position and of aircraft stabilization shall be completed before LOM crossing.

УЕЕЕ АД 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

Normally take-off shall be carried out from the RWY extremity. Take-off not from the RWY extremity shall be carried out by coordination with TWR controller if declared RWY length available from the take-off roll starting point is not less than required one which is calculated in accordance with the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft take-off mass.

Warning:

In order to avoid RWY surface icing in the periods of settled subzero temperatures of the open air (from -10° and below), aircraft take-off shall be carried out strictly from the RWY extremity taking into account line-up position.

When training and test flights are conducted simultaneously with passenger flights in take-off and landing sectors, passenger aircraft have priority for take-off and approach-to-land under equal conditions. Passenger aircraft have priority for landing over departing aircraft.

Airport regulations.

During approach the crews shall strictly maintain vertical and forward speeds according to the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type. During short or straight-in-approach the flight crews shall define descent path so as to avoid the exceeding of vertical and forward speeds established by the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft.

На эшелоне перехода устанавливаются шкалы барометрических высотомеров на давление аэродрома. Снижение с эшелона перехода до посадки выполняется на скоростях в соответствии с требованиями РЛЭ ВС. В целях обеспечения безопасности полетов, диспетчеру разрешается производить отклонения от установленной схемы захода на посадку до момента начала четвертого разворота. При заходе на посадку по кратчайшему расстоянию выпуск шасси производится не менее чем за 60 сек. до входа в схему с прямой, на удалении, определенном РЛЭ ВС данного типа. Если к моменту входа в глиссаду не установлен требуемый режим полета и не создана требуемая конфигурация ВС, снижение прекращается и выполняется повторный заход по установленной схеме.

Полеты вертолетов.

На АД установлена вертолетная площадка на ВПП 05Л/23П. Площадка имеет дневную маркировку. Полеты вертолетов с/на вертолетную площадку выполняются только в светлое время суток.

Заход на посадку вертолетов выполняется по установленным схемам до высоты 50 м над торцами ВПП 05П/23Л, затем выполняется отворот в сторону площадки. Подлет к площадке на высоте 50 м.

Выход с вертолетной площадки после взлета: набор 50 м, подлет к торцу ВПП 05П/23Л, далее по установленной схеме выхода.

При наличии на части ВПП метеоявлений, ухудшающих видимость до значений ниже минимума для взлета, командиру экипажа по согласованию с диспетчером службы движения, разрешается взлет и посадка в том месте ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму. Ответственность за безопасность полета в указанных условиях несет КВС.

Радиолокационный контроль.

Радиолокационный контроль осуществляется на всех высотах с использованием радиолокатора ОРЛ-А. Для контроля по направлению используется АРП.

Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери радиосвязи экипаж обязан:

- принять меры к восстановлению радиосвязи с любым диспетчерским пунктом, используя все средства и каналы связи (УКВ, КВ, АРК), другие ВС, аварийную частоту 121.500 МГц;

- при потере радиосвязи в районе аэродрома (в наборе высоты или при снижении), если принято решение о посадке на аэродроме Якутск после пролета ДПРМ взять курс, соответствующий посадочному и осуществить заход на посадку методом внеочередного выхода из зоны ожидания;

- если экипажем принято решение о продолжении полета до пункта назначения или на запасный аэродром, то экипаж занимает высоту попутного нижнего безопасного эшелона или эшелона FL140, FL150, FL240, FL250 в зависимости от направления движения, типа ВС и удаления запасного аэродрома.

При потере радиосвязи после взлета экипаж выполняет полет по установленной схеме (по кругу) и производит посадку на аэродроме Якутск. Если экипаж не произвел посадку на аэродроме Якутск по метео-минимуму или по другим причинам, то после ухода на второй круг занимает по установленной схеме нижний эшелон зоны ожидания над аэродромом и принимает решение об уходе на запасный аэродром.

At the transition level the altimeters shall be set in reference to the aerodrome pressure. Descent from the transition level up to landing shall be carried out at speeds according to the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type. For safety reasons the controller is permitted to deviate from the established approach pattern up to turn on final commencement. During short approach the aircraft shall lower gear not later than 60 sec before entering straight-in approach pattern at a distance defined by the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type. If by GP interception moment the required flight condition has not been established and the required aircraft configuration has not been completed, descent shall be ceased and missed approach and repeated approach-to-land according to the established pattern shall be carried out.

Helicopters flights.

The helipad is installed on RWY 05L/23R. It has a day marking. Take-off from and landing on the helipad shall be carried out only in the day-time.

Landing shall be carried out according to the established procedures up to height of 50 m over RWY 05R/23L extremities, then turn-away in the direction of the helipad shall be carried out. Approach to the helipad shall be executed at a height of 50 m.

After take-off: Climb to 50 m, approach to RWY 05R/23L extremity, then according to the established departure procedure.

If there are meteorological conditions lowering visibility below the minimum take-off value on a RWY segment, the pilot-in-command is permitted to carry out take-off and landing from/on the RWY segment, where meteorological conditions correspond to the specified for the aircraft WX minimum, by coordination with Tower controller. Under above-mentioned conditions the responsibility for flight safety is imposed on the pilot-in-command.

Radar control.

Radar control by means of TAR shall be carried out at all heights. ADF is used for direction control.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew must:

- take measures to reestablish radio communication with any ATS unit using all communication facilities and channels (VHF, HF, VHF-HF automatic direction finder), other aircraft, emergency frequency 121.500 MHz;

- in case of radio communication failure in TMA (while climbing or descending), if the decision to land at Yakutsk aerodrome has been made, after LOM crossing the aircraft shall follow landing course and carry out approach by means of out of sequence exit from the holding area;

- in case of making the decision to proceed to the destination point or to the alternate aerodrome, the flight crew shall maintain the lower safe flight level of the same direction or one of flight levels FL140, FL150, FL240, FL250 depending on flight direction, aircraft type and a distance up to the alternate aerodrome.

In case of radio communication failure after take-off the flight crew shall follow the established pattern (aerodrome traffic circuit) and land at Yakutsk aerodrome. If the aircraft failed to land at Yakutsk aerodrome due to meteorological conditions or other reasons, after the missed approach the flight crew shall reach the lower flight level of the holding area over aerodrome according to the established pattern and make a decision to proceed to the alternate aerodrome.

Процедуры в условиях ограниченной видимости.

Процедуры применяются при RVR<550 м. О начале применения процедур LVP экипажи ВС извещаются по АТИС или органом ОВД фразой «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте ваш минимум».

ВЫЛЕТ.

При вылете маршрут руления воздушного судна к линии предварительного старта ВПП 05П/23Л на РД А, В, D определяется диспетчером ДПР. По требованию командира ВС используется машина сопровождения или производится буксировка ВС.

РД А, В, D считаются свободными, когда ВС по докладу экипажа займет ВПП 05П/23Л. РД С считается свободной, когда ВС по докладу экипажа займет предварительный старт на РД В.

Экипажу следует повторять все указания диспетчера службы ОВД. В период действия процедур в условиях ограниченной видимости запрещается выполнять взлет не от начала ВПП, а также выполнять взлет без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП.

ПРИБЫТИЕ.

ВПП 05П/23Л считается свободной по докладу экипажа.

РД А, В, С, D считаются свободными, когда экипаж доложит о прибытии на стоянку, указанную ему службой ОВД или после доклада экипажа «Встречающего наблюдаю»

О прибытии ВС на место стоянки экипаж докладывает диспетчеру ДПР, используя следующую фразеологию: «(Позывной ВС), на МС (номер МС)».

УЕЕЕ АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц. Массовый перелет птиц в районе аэродрома отмечается весной (5 мая-1 июня) и осенью (9 сентября-2 октября). Основной маршрут перелетов птиц пролегает вдоль реки Лена. По времени суток наиболее интенсивный перелет птиц отмечен в утренние, вечерние и ночные часы, а в пасмурные дни круглосуточно.

Полет птиц происходит под облачностью на высоте (50)-(1000) м.

В зоне взлета и посадки отмечается появление отдельных видов птиц и их небольшое скопление в указанные периоды.

В случае опасной орнитологической обстановки РП (диспетчер) информирует экипажи:

- о наличии птиц в секторе взлета и посадки;
- сообщает данные о выполнении обхода скопления птиц, разрешает (запрещает) посадку, взлет, направляет ВС в зону ожидания или на второй круг;
- принимает меры по отпугиванию птиц, мешающих заходу на посадку, посадке, взлету.

Экипажи ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке в районе аэродрома Якутск, наблюдает за воздушной обстановкой и при необходимости выполняет маневр обхода опасной зоны скопления птиц и действует по указанию РП (диспетчера).

Для отпугивания птиц экипажи ВС после 4-го разворота включают посадочные фары.

Low visibility procedures (LVP).

Low visibility procedures shall be applied when RVR values are less than 550 m. The flight crews shall be informed about putting into operation LVP by ATIS or by ATS controller using the following phrase: "Low visibility procedures in progress, check your minimum".

DEPARTURE.

During departure ACFT taxi route to RWY 05R/23L runway-holding position on TWY A, B, C shall be assigned by GND controller. "Follow-me" vehicle shall be provided or towing shall be carried out on the pilot-in-command's request.

TWY A, B, D shall be considered vacant after receiving the flight crew's report about RWY 05R/23L occupation. TWY C shall be considered vacant after receiving the flight crew's report about runway-holding position on TWY B occupation.

The flight crew should repeat all instructions of ATS unit controller. During the period of LVP validity take-off not from the RWY extremity and take-off without stop at the line-up position are prohibited.

ARRIVAL

RWY 05R/23L shall be considered vacant after receiving the flight crew's report.

TWY A, B, C, D shall be considered vacant when the flight crew has reported occupation of the stand assigned by ATS unit or after the flight crew's report: "Marshaller in sight".

The flight crew shall report to GND controller about stand occupation using the following phraseology: "ACFT (callsign) on stand (number)".

UEEE AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily birds migration. Mass birds migration in the vicinity of the aerodrome occurs in spring (May 5-June 1) and in autumn (September 9-October 2). The main birds migration path is along the Lena river. The maximum birds migration intensity occurs in the morning, evening and night hours, and in cloudy days it occurs for twenty-four hours.

Birds migrate below clouds at heights from (50) to (1000) m.

Some birds varieties and some birds concentration occur in the take-off and landing area during above mentioned periods.

In case of hazardous ornithological situation the Flight Control Officer (controller) shall:

- inform the crew about birds occurrence in the take-off and landing area;
- instruct how to avoid birds concentration, permit (prohibit) landing, take-off, instruct aircraft to proceed to the holding area or to carry out missed approach;
- take measures on dissipation of birds concentrations which prevent aircraft from approach, landing, take-off.

Having obtained information about hazardous ornithological situation in the vicinity of Yakutsk aerodrome, the crews shall observe air traffic and, if deemed necessary, carry out manoeuvre for avoiding the hazardous area of birds concentration, and operate as instructed by the Flight Control Officer (controller).

For dissipation of birds concentrations, the crews shall switch on onboard landing lights after turn on final.