

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

УИББ БРАТСК
UIBB BRATSK

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	562214с 1014155в. В центре ВПП 562214N 1014155E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	24 км СВ центра г. Братска 24 KM NE of Bratsk centre
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	491 м/ 15°C 491 M/ 15°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-36 м -36 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	2° З(2019)/ 4.2°З 2° W(2019)/ 4.2°W
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ПАО «Аэропорт Братск», Россия, 665754, Иркутская область, Братский район, территория Аэропорт Public joint stock company "Bratsk Airport", Airport territory, Bratskiy Rayon, Irkutskaya Oblast, 665754, Russia Тел./Tel: (3953) 322-321, 322-322, 322-324, 322-346, 322-580 Факс/Fax: (3953) 322-329, 322-514 E-mail: office@aerobrask.ru AFTN: УИББАПДУ UIBBAPDU
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

УИББ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UIBB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0000-0830 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0000-0830 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	Согласно регламенту работы аэродрома According to AD OPR HR
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	Согласно регламенту работы аэродрома According to AD OPR HR
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	Согласно регламенту работы аэродрома According to AD OPR HR
9.	Обслуживание Handling	Согласно регламенту работы аэродрома According to AD OPR HR
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	Согласно регламенту работы аэродрома According to AD OPR HR
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0000-1200 Вне регламента работы: - обеспечение поисково-спасательных операций; - прием/выпуск ВС «ПАО АэроБратск» и ВС государственной авиации. AD OPR HR: 0000-1200 Outside AD OPR HR: - provision of SAR operations; - arrival/departure of "PAO AeroBratsk" ACFT and ACFT of state aviation. 2. Тм = UTC + 8 часов LT = UTC + 8 HR

UIBB AD 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UIBB AD 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/МК-8П, Б-3В, ТН-98, ВО-12, СМ-4.5, СМ-9, СМ-50/50 TS-1, RT/MK-8P, B-3W, TN-98, WO-12, SM-4.5, SM-9, SM-50/50
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются/ограничений нет AVBL/limitations – NIL
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 Minor repairs
7.	Примечания Remarks	нет NIL

UIBB AD 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UIBB AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту, гостиницы в городе Airport hotel, hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Такси Taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больницы в г. Братске, служба скорой помощи First-aid point in the terminal building, hospitals in the city of Bratsk, ambulance service
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется в городе AVBL in the city
7.	Примечания Remarks	Имеется банкомат в здании аэровокзала Bank cash-machine AVBL in the terminal building

UIBB AD 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UIBB AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	Кат. 8 – согласно регламенту работы АД. Вне регламента - кат. 4 с возможностью повышения до кат. 8 по предварительным заявкам. CAT 8 – according to AD OPR HR. Outside AD OPR HR: CAT 4, allowing to change to CAT 8, PPR.
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	Оборудование для эвакуации ВС типа Ан-28, Ан-124, Ил-86, Ил-96, Як-42 А-330-200/200F, ATR-42, B777-200/300/300ER, B767, Cessna 208/750, CRJ-100/200, Dash-8, Diamond 40/42, DHC 6-400, ERJ-135/140/145, Falcon 7X/10/50/900, Hawker 125, L-410, Lockheed-1011, MD 11F на АД отсутствует. В случае повреждения указанных типов ВС оборудование предоставляется авиакомпаниями. Equipment for removal of An-28, An-124, Il-86, Il-96, Yak-42, A-330-200/200F, ATR-42, B777-200/300/300ER, B767, Cessna 208/750, CRJ-100/200, Dash-8, Diamond 40/42, DHC 6-400, ERJ-135/140/145, Falcon 7X/10/50/900, Hawker 125, L-410, Lockheed-1011, MD 11F ACFT is not provided at the aerodrome. The airlines should provide the equipment for removal of the mentioned disabled ACFT types.

УИББ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UIBB AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь очистки: ВПП и спланированной части лётной полосы (ЛП) на ширину 10 м от границы ВПП, рабочих РД и МС, и по заявке ЭРТОС зону РМС (КРМ и ГРМ); 2-я очередь очистки: остальных РД и МС, обочин РД на ширину 10 м; 3-я очередь очистки: ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП по всей длине ЛП, обочин перронов и МС, подъездных дорог к объектам аэродромных служб. 1. RWY, graded portion of a strip to a width of 10 m from RWY edges, TWY and stands in use, ILS (LOC and GP) area on request of ERTOS; 2. The remaining TWYs and stands, TWY shoulders to a width of 10 m; 3. RWY strip to a width of 25 m from RWY edges along the whole RWY strip length, shoulders of aprons and stands, access roads to facilities of aerodrome services.
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	МС / Stands: 1-4, 11-22, 33-35 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 48/R/A/X/T, смешанное/mixed 26, 27 – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 23/R/A/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: С – 18.0 м, асфальтобетон, PCN 48/R/A/X/T, смешанное; D – 22.5 м, железобетон PCN 59/R/B/X/T; МРД (от РД D до МС 26) – 22.5 м, железобетон, PCN 59/R/B/X/T, смешанное; МРД (от РД В до МС 19) – 18.0 м, асфальтобетон, PCN 57/R/A/X/T, смешанное; МРД (от РД В до МС 5) – 18.0 м, асфальтобетон, PCN 31/R/A/X/T, смешанное. С – 18.0 M, Asphalt-Concrete, PCN 48/R/A/X/T, mixed; D – 22.5 M, Reinforced Concrete, PCN 59/R/B/X/T; MAIN (from TWY D to stand 26) – 22.5 M, Reinforced Concrete, PCN 59/R/B/X/T, mixed; MAIN (from TWY B to stand 19) – 18.0 M, Asphalt-Concrete, PCN 57/R/A/X/T, mixed; MAIN (from TWY B to stand 5) – 18.0 M, Asphalt-Concrete, PCN 31/R/A/X/T, mixed,
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	Порог ВПП 12 – 489.6 м / RWY 12 THR – 489.6 М Порог ВПП 30 – 488.5 м / RWY 30 THR – 488.5 М
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	Предварительный старт на РД С – 562203.18N 1014220.42E Runway-holding position on TWY С – 562203.18N 1014220.42E
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	Предварительный старт на РД С – 562203.18N 1014220.42E Runway-holding position on TWY С – 562203.18N 1014220.42E
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

1.	Использование опознавательных знаков места 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 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 при рулении; осевая линия РД на РД С, РД D, МРД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value and taxi-holding positions; taxiway centre line on TWY C, TWY D, MAIN TWY.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	Знак схода с ВПП на РД С, установлен на расстоянии 31 м от сопряжения линии поворота РД с осевой линией ВПП. RWY exit sign to TWY C is installed at a distance of 31 M from junction of TWY curve and the RWY centre line.

УИББ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**UIBB AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.**

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", АИП России
See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia

УИББ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**UIBB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-1 Братск Иркутского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Bratsk Aeronautical Meteorological Station (Civil) - 1 of Irkutsk Branch of the Federal State Budgetary Institution "Aviamettelekom of Roshydromet"
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-1 Братск 24 часа Bratsk Aeronautical Meteorological Station (Civil) - 1 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 30 мин. TREND 30 MIN
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/анг 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	Имеется AVBL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, СДП APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УИББ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UIBB 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
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
12	114.86° 117°	3160x60	PCN 54/R/A/W/T Concrete	562235.62N 1014030.96E - -36.5 M	THR 489.5 M TDZ 490.5 M
30	294.90° 297°	3160x60	PCN 54/R/A/W/T Concrete	562152.65N 1014317.97E - -36.5 M	THR 488.4 M TDZ 489.6 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	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
See AOC type A	75x60	300x150	3610x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11
See AOC type A	75x60	нет/NIL	3610x300	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system

УИББ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UIBB AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
12	3160	3460	3235	3160	нет/NIL
от РД D / from TWY D	2055	2355	2130		нет/NIL
от РД С / from TWY C	1035	1335	1110		нет/NIL
30	3160	3160	3235	3160	нет/NIL
от РД С / from TWY C	2125	2125	2200		нет/NIL
от РД D / from TWY D	1105	1105	1180		нет/NIL

УИББ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UIBB AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (MEHT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	SALS 460 M LIL	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	3160 M, 60 M 2560 M white last 600 M yellow, LIL	красные red	75 M красные red	ОВИ-1 используется в режиме «Взлет» LIH-1 AVBL in «Take-off» mode
30	CAT I 900 M LIH	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	3160 M, 60 M 2560 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	75 M красные red	нет NIL

УИББ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UIBB 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. 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 РД С, РД D, МРД Осевые: нет Edge: on TWY C, TWY D, MAIN TWY Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется / 1 сек. AVBL / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УИББ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UIBB AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Превышение TLOF/FATO Волна геоида TLOF/FATO elevation Geoid undulation	ВПП Посадочная площадка (ПП): 562146.70N 1014300.78E ---- RWY Landing site: 562146.70N 1014300.78E ----
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	ПП: 489.2 м Landing site: 489.2 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	ПП: 25.5x25.5 м, асфальтобетон, PCN 48/R/A/X/T, прерывистыми линиями белого цвета, центр зоны приземления – окружность желтого цвета с буквой «Н» белого цвета. Landing site: 25.5x25.5 M, Asphalt-Concrete, PCN 48/R/A/X/T, dash-lines of white colour, TLOF centre – a circle of yellow colour with "H" letter of white colour.
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	Запрещается выполнять взлет и посадку вертолетов на ПП в секторе 240°-290° It is prohibited for HEL to carry out take-off and landing from/on landing site in sector 240°-290° Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

UIBB AD 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UIBB AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Диспетчерская зона Братск / Bratsk CTR: - окружность радиусом 30 км с центром / a circle radius of 30 KM centred at (562214N 1014155E); - окружность радиусом 50 км с центром / a circle radius of 50 KM centred at (562214N 1014155E). Узловой диспетчерский район Братск / Bratsk TMA: См. / See ENR 2.1	
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Диспетчерская зона Братск / Bratsk CTR: 1. GND – 1000 M AMSL 2. 1000 M AMSL – FL070 Узловой диспетчерский район Братск/Bratsk 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, language(s)	Братск-Подход, Вышка Bratsk-Approach, Tower	рус, англ RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	– / (900) M	
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system	

UIBB AD 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UIBB 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	Братск-Подход Bratsk-Approach	118.100 (124.000R)	к/с H24 1420-0020	Выполняет функции Подхода и Круга Serves as Approach and Radar Дополнительно выполняет функции СДП Additionally serves as TWR
СДП TWR	Братск-Вышка Bratsk-Tower	121.800 (124.000R)	0020-1420	Выполняет функции Старта, Посадки и Руления Serves as Start, Precision and Ground
АТИС ATIS	Братск-АТИС Bratsk-ATIS	127.200	к/с H24	нет NIL
	Братск-Транзит Bratsk-Transit	131.800	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Братск-Перрон Bratsk-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.

УИББ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UIBB 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 (2°З/---/ 2°W/---)	БРТ BRT	113.6	к/с H24	562219.5N 1014108.9E	480 М	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 30 ИЛС кат I (2°З/---) LOC 30 ILS CAT I (2°W/---)	ИБС IBS	110.3	к/с H24	562241.5N 1014008.1E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 30 GP 30		335.0	к/с H24	562151.8N 1014259.1E		3.0°, RDH 16.7 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 30 LOM 30	БС BS	374	к/с H24	562100.8N 1014639.3E		117°MAG/3.8 KM RWY 30 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 30 LMM 30	Б B	755	к/с H24	562137.4N 1014416.6E		117°MAG/1.1 KM RWY 30 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 12 LOM 12	ГГ GG	374	к/с H24	562332.4N 1013649.0E		297°MAG/4.2 KM RWY 12 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 12 LMM 12	Г G	755	п/з O/R	562248.6N 1013940.3E		297°MAG/1.0 KM RWY 12 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 12 GLS кат I GBAS (H) 12 GLS CAT I	G12A	CH 20625	к/с H24			3.0°, TCH 15.0 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 30 GLS кат I GBAS (H) 30 GLS CAT I	G30A	CH 21036	к/с H24	562155.3N 1014207.6E		3.0°, TCH 16.7 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV(GNSS) RNAV (GNSS)	УИББ UIBB	113.350 CH 22269	к/с H24			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Предполётное информационно-консультативное обслуживание экипажей ВС по типу «Брифинг».

2. Руление на места стоянки и с них

Диспетчерское обслуживание аэродромного движения ВС на площади маневрирования осуществляет:

- 0020-1420: диспетчер СДП «Братск-Вышка» на частоте 121.800 МГц;
- 1420-0020: диспетчер ДПП «Братск-Подход» на частоте 118.100 МГц.

Руление выполнять строго по маркированным линиям рулежной разметки.

Прибытие

На ВПП развороты ВС разрешается выполнять:

- в местах сопряжения РД А, С, D, E с ВПП;
- при посадке на ВПП 30 – в уширении ВПП;
- у порога ВПП 30 – правым разворотом;
- у порога ВПП 12 – левым разворотом;
- по согласованию с органом ОВД.

Автомобиль сопровождения предоставляется по запросу экипажа ВС через орган ОВД. Экипажи ВС Российской Федерации автомобиль сопровождения также могут запросить у диспетчера производственно-диспетчерской службы предприятия (ПДСП) «Братск-Транзит» на частоте 131.800 МГц.

Заруливание на МС осуществляется под руководством наземного специалиста «Братск-Перрон» на частоте 119.000 МГц.

Отправление

Запуск, выруливание с МС, буксировка ВС осуществляется под руководством наземного специалиста «Братск-Перрон» на частоте 119.000 МГц.

Перед запуском и прогревом двигателей на стоянках не должно быть посторонних предметов.

Руление производится только по рулежным дорожкам при условии постоянной видимости ориентиров.

Опробование двигателей вертолетов осуществляется в процессе контрольного висения на ВПП и на посадочной площадке.

3. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

Для стоянки легких и сверхлегких ВС типа Ан-2, Ан-3, ТВС-2МС и их модификаций предназначены МС 11, 12.

4. Зона стоянки для вертолетов

Для стоянок вертолетов типа Ми-8 и классом ниже предназначены МС 13-18,

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Маркированные линии руления могут быть невидимы из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через орган ОВД или на частоте 131.800 МГц «Братск-Транзит».

6. Ограничения при рулении

РД А, В и два участка МРД (от РД А до МС 19 и от МС 5 до МС 25) закрыты для руления всех типов ВС.

Заруливание (выруливание) на (с) МС 26, 27 выполнять только по РД D.

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

Pre-flight information and consulting services ("briefings") are provided to flight crews.

2. Taxiing to and from stands

Control over ACFT ground movement on the AD manoeuvring area is executed:

- 0020-1420: by TWR controller (call sign "Bratsk-Tower") on frequency 121.800 MHz;
- 1420-0020: by APP controller (call sign "Bratsk-Approach") on frequency 118.100 MHz.

Taxiing shall be executed strictly along taxi guide line marking.

Arrival

ACFT turn on the RWY can be executed as follows:

- at junctions of TWY A,C,D,E and RWY;
- on RWY turn turning bay landing on RWY 30;
- at RWY 30 threshold – by right-hand turn;
- at RWY 12 – by left-hand turn;
- by ATS unit permission.

The "Follow-me" vehicle is provided on the flight crew's request via ATS unit controller. The flight crews of the Russian Federation ACFT can request "Follow-me" vehicle from the controller of Operation and Control Service on frequency 131.800 MHz, call sign "Bratsk-Transit".

The control over taxiing to stand is carried out by «Bratsk-Apron» ground specialist on frequency 119.000 MHz.

Departure

The control over start-up, taxiing from stand, towing of the ACFT is carried out by «Bratsk-Apron» ground specialist on frequency 119.000 MHz.

Start-up and warm-up of engines shall be carried out on the stands cleared of foreign objects.

Taxiing shall be carried out along taxiways only under the condition of constant visibility of references.

Engines run-up of helicopters shall be carried out in the process of hovering over RWY and landing site.

3. Parking area for light and ultralight ACFT

Stands 11, 12 are AVBL for parking of light and ultralight ACFT of An-2, An-3, TWS-2MS types and its modifications.

4. Parking area for helicopters

Stands 13-18 are designated for parking of Mi-8 and class below HEL.

5. Apron - taxiing during winter conditions

Taxi guide line marking may be unseen because of snow. The "Follow-me" vehicle assistance can be requested via ATS unit or on frequency 131.800 MHz, call sign "Bratsk-Transit".

6. Taxiing - limitations

TWY A, B and two segments of MAIN TWY (from TWY A to stand 19 and from stand 5 to stand 25) are not AVBL for taxiing of all types ACFT.

Taxiing to (from) stands 26, 27 shall be carried out via TWY D only.

Допускается установка ВС типа Ан-124 на МС 26, 27 параллельно МРД с обязательным сопровождением автомобилем лидирования.

Руление ВС индекса 5 (Ту-154), индекса 6 (Ил-96, Ил-96-400, Ил-86, Ил-76, Ил-62, А-308/310/320/324/325, А-330-200//200F, MD-11F, L-1011, B747-200/300/400, B767-200, B777-200/300/300ER), индекса 7 (Ан-124, B747-8F) по РД С и МРД (от РД D до МС 25, от РД В до МС 5 и от РД В до МС 19) осуществлять строго по осевой линии с пониженной скоростью в режиме «малый газ», а для ВС Ан-124, B747, B747-8F, Ил-76, Ил-86 на тяге внутренних двигателей за машиной сопровождения – от зоны РМС до места стоянки на удалении, обеспечивающем визуальный контакт и устойчивую связь с машиной сопровождения и диспетчером ОВД.

При рулении ВС по МРД на участке (от РД С до МС 35) индекса 6 (Ил-96, Ил-96-400, Ил-86, Ил-76, Ил-62, А-308/310/320/324/325, А-330-200//200F, MD-11F, L-1011, B747-200/300/400, B767-200, B777-200/300/300ER) и индекса 7 (Ан-124, B747-8F) – МС 1 должна быть свободна.

При выруливании с МС 35 ВС типа Ан-124, Ил-96, B747, B777-200, А-330-200/300 – МС 1, 22, 23 должны быть свободны.

РД Е и участок МРД (от РД Е до РД D) для руления ВС ГА не используется.

При рулении ВС по МРД (от РД В до МС 5) ВС индекса 4 (Ан-12, Ил-18, Ту-134, Ту-204/214, Як-42, А-319/321, B757-200, EMB-190/195) и индекса 5 (Ту-154):

- на МС 1 могут находиться ВС с размахом крыла не более 36 м;
- на МС 3 могут находиться ВС с размахом крыла не более 30 м.

При рулении ВС индекса 6 (Ил-96, Ил-96-400, Ил-86, Ил-76, Ил-62, А-308/310/320/324/325, А-330-200//200F, MD-11F, L-1011, B747-200/300/400, B767-200, B777-200/300/300ER) и индекса 7 (Ан-124, B747-8F) – МС 1 и 3 должны быть свободны.

В связи с наличием уклона равного 4, между МРД и МС 19, 20, 22, руление производить при повышенном внимании экипажа.

7. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП

Использование ВПП по правилам использования аэродрома.

8. Ограничения на взлет

При взлете с градиентом набора 1.2% ограничение максимальной взлетной массы ВС обусловлено наличием следующих препятствий:

- при взлете от ВПП 12 – лес на удалении 507 м от конца ВПП и с превышением над ним 4 м;
- при взлете от ВПП 30 – лес на удалении 562 м от конца ВПП и с превышением над ним 9 м.

9. Ограничение полетов вертолетов

1. Посадочная площадка пригодна для взлета, посадки, подцепки и отцепки грузов на внешней подвеске вертолетов Ми-8 и его модификаций, а также вертолетов с полетной массой менее 13 тонн.

Взлет с посадочной площадки и посадка на нее, разрешается выполнять только днем.

МПУ взлета и посадки выбирает командир вертолета, учитывая ветер и ограничительный сектор 240°-290° и согласовывает его с органом ОВД.

Parking of An-124 ACFT is allowed onto stands 26, 27 parallel to MAIN TWY under mandatory escort of the "Follow-me" vehicle.

Taxiing of index 5 ACFT (Tu-154), index 6 ACFT (Il-96, Il-96-400, Il-86, Il-76, Il-62, A-308/310/320/324/325, A-330-200//200F, MD-11F, L-1011, B747-200/300/400, B767-200, B777-200/300/300ER), index 7 ACFT (An-124, B747-8F) via TWY C and MAIN TWY (from TWY D to stand 25, from TWY B to stand 5 and from TWY B to stand 19) is carried out strictly along the centre line under reduced speed at idle power, and for An-124, B747, B747-8F, Il-76, Il-86 ACFT under inboard engines power after «Follow-me» vehicle – from ILS area to stand at a distance that provides visual contact and stable communication with «Follow-me» vehicle and ATS unit controller.

In case of taxiing of the ACFT via MAIN TWY on a segment (from TWY C to stand 35) of index 6 ACFT (Il-96, Il-96-400, Il-86, Il-76, Il-62, A-308/310/320/324/325, A-330-200//200F, MD-11F, L-1011, B747-200/300/400, B767-200, B777-200/300/300ER) and index 7 ACFT (An-124, B747-8F) – stand 1 must be vacant.

In case of taxiing from stand 35 of ACFT type of An-124, Il-96, B747, B777-200, A-330-200/300 – stands 1, 22, 23 must be vacant.

TWY E and MAIN TWY segment (from TWY E to TWY D) are not AVBL for taxiing of civil aviation ACFT.

During taxiing of index 4 ACFT (An-12, Il-18, Tu-134, Tu-204/214, Yak-42, A-319/321, B737, EMB-190/195) and index 5 ACFT (Tu-154) via MAIN TWY (on segment from TWY B to stand 5):

- stands 1 can be occupied by ACFT with a wingspan of not more than 36 m;
- stands 3 can be occupied by ACFT with a wingspan of not more than 30 m.

In case of taxiing of index 6 ACFT (Il-96, Il-96-400, Il-86, Il-76, Il-62, A-308/310/320/324/325, A-330-200/200F, MD-11F, L-1011, B747-200/300/400, B767-200, B777-200/300/300ER) and index 7 ACFT (An-124, B747-8F) – stands 1 and 3 must be vacant.

Due to the presence of a slope equal to 4, between MAIN TWY and stands 19, 20, 22 taxiing shall be carried out under flight crew's increased caution.

7. Training and practice flights, test and evaluation flights, use of the runway

Use of the RWY according to aerodrome regulations.

8. Take-off restrictions

When take-off is executed with a climb gradient of 1.2%, the restriction of ACFT maximum take-off mass is conditional upon the presence of the following obstacles:

- take-off from RWY 12 - forest located at a distance of 507 m from RWY end with elevation of 4 m over it;
- take-off from RWY 30 – forest located at a distance of 562 m from RWY end with elevation of 9 m over it.

9. Helicopter traffic – limitation

1. Landing site is AVBL for take-off, landing, pick-up and drop-off of external load of Mi-8 helicopters and its modifications and helicopters, which flight mass is less than 13 tons.

Take-off and landing from/on the landing site is allowed to perform in the day-time only.

Take-off and landing magnetic track is determined by the pilot-in-command of the helicopter considering the wind and limiting sector 240°-290° and coordinated with ATS unit.

2. Перед вылетом КВС согласовывает с АДП маршрут и условия выхода из района аэродрома по ПВП.

3. Перед входом в район аэродрома, до рубежа 30 км, уточняет маршрут и условия подхода по ПВП с органом ОВД (управления полётами).

4. При поступлении сообщения по АТИС «Горы закрыты» – выход и вход в район аэродрома по ПВП, выполнять только через ПОД Т2, КОБЛО, БАТАВ and Т5, на высоте не менее (250) м.

Примечание:

Заруливание и выруливание ВС на МС осуществляется под контролем специалистов АТК ПАО «АэроБратск» или специалистов ИАС авиакомпаний.

10. Противообледенительная обработка ВС в аэропорту

Средства противообледенительной обработки:

- унифицированный моторный подогреватель УМП-350 на базе а/м ЗИЛ-131 – 5 ед.;

- самоходная площадка обслуживания С110-15М на базе а/м УРАЛ-4320 – 1 ед. (для обработки высоко-расположенных частей ВС);

- противообледенительная спецмашина «SAFE-AERO TYPHOON» на базе а/м VOLVO – 1 ед.

Типы противообледенительных жидкостей (ПОЖ) для удаления и предупреждения обледенения ВС на земле

В аэропорту для противообледенительной обработки используется ПОЖ, разрешенные к применению уполномоченным в области ГА органом на планируемый календарный период времени.

Противообледенительные жидкости (ПОЖ) применяемые в аэропорту:

- «OCTAFLO Lyod» Тип I, (SAE AMS 1424/1, ISO 11075);

- «Max Flight Avia» Тип IV, (SAE AMS 1428, ISO 11078).

Места обработки

Рабочие места стоянок ВС (в связи с ремонтом перрона).

Порядок выполнения работ

Противообледенительная обработка ВС в аэропорту выполняется в период с сентября по май.

Используется двухэтапный метод с применением ПОЖ «OCTAFLO Lyod» Тип I – для удаления обледенения и ПОЖ «Max Flight Avia» Тип IV – для создания защитной противообледенительной плёнки. Время удержания на крыле от 3 минут до 12 часов.

ВНИМАНИЕ. Время защитного действия сокращается при обильных осадках и сильном ветре. Командир ВС несет ответственность за обеспечение требований концепции чистого ВС. Наземный персонал разделяет ответственность и непосредственно обеспечивает выполнение концепции чистого ВС. Командир ВС должен оценить – фактические и прогнозируемые погодные условия, время, условия руления и характеристики ПОЖ.

Командир ВС обязан после выполнения работ постоянно следить за состоянием ВС и несет ответственность, чтобы к моменту взлёта ВС отвечало требованиям концепции чистого ВС.

2. VFR departure conditions from the terminal area are coordinated by pilot-in-command with TWR before departure.

3. Pilot-in-command clarifies flight route and VFR approach conditions with ATS unit (flight control) before entering terminal area to DIST of 30 km.

4. When receiving message via ATIS «Mountains closed» – VFR arrival and departure to/from terminal area are carried out through CRP T2, КОБЛО, БАТАВ and Т5, at height not less than (250) m.

Note:

Taxiing of the ACFT to/from the stand is carried out under supervision of АТК PAO «AeroBratsk» specialists or specialists of the aerodrome engineering service.

10. ACFT de-icing treatment at AD

Anti-icing agents:

- unified motor heater UMP-350 based on ZIL-131 – 5 units;

- self-propelled service platform C110-15M based on URAL-4320 – 1 unit (for highly positioned ACFT parts service);

- De-icing service vehicle «SAFEAERO TYPHOON» based on VOLVO – 1 unit.

Types of de-icing fluids for removing and preventing icing of ACFT on the ground

De-icing liquids approved by the appropriate civil aviation unit are used during planned calendar period.

De-icing liquids used at AD:

- «OCTAFLO Lyod» Type I, (SAE, AMS 1424/1, ISO 11075);

- «Max Flight Avia» Type IV, (SAE AMS 1428, ISO 11078).

Positions for de-icing treatment

ACFT stands in use (because of apron repair).

Execution order

De-icing treatment of ACFT at AD is carried out during September-May period.

Two-step method is used with application of de-icing liquids «OCTAFLO Lyod» Type I - to remove icing and «Max Flight Avia» Type IV - to create a protective de-icing layer. Holding time on the wing is from 3 minutes to 12 hours.

WARNING. De-icing protection period is reduced due to heavy rainfall and strong wind. Pilot-in-command is responsible for ensuring the requirements of the concept of a clean ACFT. Ground personnel shares responsibility and directly ensures the implementation of the concept of a clean ACFT. Pilot-in-command must estimate - the actual and forecasted weather conditions, time, taxiing conditions and de-icing liquids characteristics.

Pilot-in-command must constantly look after the ACFT condition and is responsible for the ACFT to meet the requirement of clean ACFT concept after all works are completed.

УИББ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Нет.

УИББ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

Процедуры полетов по ППП в пределах узлового диспетчерского района и диспетчерской зоны Братск

Полёты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, горизонтального эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД.

Изменение эшелона (высоты) полёта производится по указанию органа ОВД.

При возникновении угрозы безопасности полёта на заданном эшелоне (неблагоприятные метеословия, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон (высоту) с немедленным докладом об этом органу ОВД, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением.

В этом случае, командир воздушного судна обязан, не изменяя эшелон полёта, отвернуть ВС, как правило, вправо на 30° от оси маршрута и, пройдя 20км, вывести его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота в пределах ограничений РЛЭ.

Процедуры наблюдения ОВД

В границах узлового диспетчерского района и диспетчерской зоны Братск, для регулирования потоков движения, диспетчер ОВД может задавать экипажам ВС курсы следования и значения поступательных (вертикальных) скоростей в допустимых пределах для конкретного типа ВС.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Предоставляется на постоянной основе.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Предоставляется на постоянной основе.

В узловом диспетчерском районе и на предпосадочной прямой, радиолокационный контроль за полётами ВС осуществляется по ОРЛ-А.

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью обзорной РЛС и посадочных радиолокаторов (РСР) – не применяются.

Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в АИП раздел ENR 1.6 и Приложении 2 ICAO.

Полёт при отказе связи производится по прямому маршруту схемы захода на посадку рабочей ВПП.

UIBB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL.

UIBB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

Procedures for IFR flights within Bratsk TMA and CTR

IFR flights shall be carried out at assigned flight levels (altitudes/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 appropriate ATS units.

Change of flight level (altitude/height) is carried out by ATS unit instruction.

When flight safety threat arises at assigned flight level (encounter 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 providing a direct control over the air traffic.

In this case the pilot-in-command must without changing flight level make a turn-away, as a rule, to the right by 30° from the route centre line and on passing 20 km set on the same course with simultaneous changing the altitude to selected flight level. In emergency cases descent shall be carried out immediately from the moment of starting the turn-away within the restrictions of the Aeroplane Flight Manual.

ATC surveillance procedures

For air traffic flow management the controllers of ATS units give instructions to the flight crews to set courses and forward (vertical) speed values within the limits for the specified ACFT within Bratsk TMA and CTR.

Radar Control Service and ATS using primary surveillance radar

Provided on a permanent basis.

Radar Control Service and ATS using secondary surveillance radar

Provided on a permanent basis.

Radar control over aircraft flights in TMA and on final shall be provided by TAR.

SRA and PAR approach procedures are not applied.

Communication failure

In the event of radio communication failure the flight crew shall comply with radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of AIP of Russia.

Approach in the event of radio communication failure shall be carried out according to rectangular traffic approach pattern of the RWY-in-use.

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры в условиях ограниченной видимости вводятся в действие по указанию органа ОВД при значении видимости на ВПП менее 550 м хотя бы в одной из трёх точек измерения видимости, а прекращаются при значениях RVR 550 м и более во всех трёх точках измерения видимости. Орган ОВД обеспечивает включение сообщения в передаваемую информацию АТИС или сообщает экипажу ВС: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».

Процедуры применяются в целях предотвращения столкновения ВС на земле и защите критических зон ILS.

Значения видимости на ВПП (RVR) в середине ВПП и в конце ВПП передаются, если хотя бы одно из значений менее 550 м или эти значения запрошены экипажем ВС.

Диспетчер ОВД передает изменения значений видимости на ВПП (RVR) на исполнительном старте перед взлётом ВС.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на орган ОВД.

При введённой в действие процедуре в условиях ограниченной видимости (LVP) взлёт производится по решению командира ВС.

В период действия процедур LVP запрещается:

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

Экипаж ВС докладывает диспетчеру ОВД об освобождении ВПП только после того, как ВС будет находиться за пределами критической зоны ILS.

ВС должно как можно быстрее освободить критическую зону ILS.

О прибытии ВС на МС экипаж ВС докладывает диспетчеру ОВД, используя фразеологию:

«(позывной ВС), на МС (номер МС)».

Аварийный слив топлива

При необходимости аварийного слива топлива экипаж ВС согласовывает с органом ОВД место слива и высоту полета.

Процедуры полетов по ПВП

Полёты в сумерках и ночью разрешены при включённом светосигнальном оборудовании аэродрома.

Примечание:

При необходимости прибывающие ВС могут получить указание от органа ОВД о задержке в зоне ожидания в границах узлового диспетчерского района и диспетчерской зоны аэродрома.

В случае необходимости выполнения после взлёта экстренной посадки предусмотрены следующие маневры ВС:

- стандартный разворот и посадка на ВПП с обратным курсом;
- полёт по схеме захода на посадку;

- вид маневра выбирает командир ВС.

Для аварийных посадок используется часть летной полосы размером 3160x50 м, примыкающая к ВПП с северо-восточной стороны.

Low visibility procedures (LVP)

Low Visibility Procedures are initiated by the ATS unit instruction when RVR is less than 550 m at least at one of the three points of visibility measurement and cancelled, when RVR is 550 m or above at all three points of visibility measurement. ATS unit includes the following message into ATIS broadcast or informs the flight crew: "Low visibility procedures in progress, check your minimum".

Procedures are applied to avoid collisions between ACFT on the ground and ILS critical areas protection.

The RVR values in the middle of the RWY and at the end of the RWY shall be transmitted if at least one of the values is less than 550 m or these values have been requested by the flight crew.

ATS unit controller transmits RVR changes at the line-up before ACFT take-off.

ATS unit is responsible for assignment of taxi routes on the manoeuvring area.

When LVP are in progress, take-off shall be carried out by the decision of the pilot-in-command.

When LVP are in progress, the following is prohibited:

- Take-off not from the RWY beginning;
- Take-off without stop at the line-up position.

Flight crew shall report RWY vacated to ATS unit only after ACFT has passed ILS critical area.

The aircraft must vacate the ILS critical area as fast as possible.

Flight crew reports to ATS unit about ACFT arrival on stand using the following phraseology:

«(ACFT call sign), on stand (stand number)».

Fuel dumping

If fuel dumping is necessary, the flight crew shall coordinate position of fuel dumping and flight level/height with ATS unit.

Procedures for VFR flights

Flights at dusk and at night are allowed only when AD LGT FAC is working.

Note:

When it is necessary, arriving ACFT get instructions from the ATS unit to hold in the holding area, within TMA and CTR.

When it is necessary to perform emergency landing after take-off the following ACFT manoeuvres are prescribed:

- procedure turn and landing on RWY on back course;
- flight according to the established approach procedure;

- manoeuvre type is chosen by the pilot-in-command.

Part of the runway strip with dimensions of 3160x50 m adjoining the runway on north-east is AVBL for emergency landing.

УИББ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Орнитологическая обстановка районе в пределах узлового диспетчерского района и диспетчерской зоны Братск

Орнитологическая обстановка в диспетчерской зоне обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 100 м до 600 м над уровнем земли. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 1000 м.

В диспетчерской зоне находятся Братское и Усть-Илимское водохранилища, на которых обитают чайки и другие виды водоплавающих птиц.

В весенний и осенний периоды отмечается миграция отдельных особей и мелких стай гусей на высоте от 800 до 2000 м, при переходе среднесуточной температуры через 0° – первая волна интенсивности и через +5° – вторая волна интенсивности перелётов птиц.

Наибольшую опасность представляют утренние периоды с 6 до 9 часов и вечерние периоды с 16 до 19 часов.

Миграция птиц средней интенсивности отмечается круглосуточно в период с середины апреля до конца мая.

В аэропорту организуется визуальное наблюдение за скоплением птиц и в случае опасной орнитологической обстановки принимаются меры по отпугиванию птиц.

Специалист аэродромной службы докладывает руководителю полетов и принимает меры по отпугиванию птиц. Руководитель полетов (диспетчер СДП) информирует экипажи, а при необходимости, ограничиваются или прекращаются полеты ВС.

Передача информации по УКВ на рабочей частоте и на частоте вещания АТИС.

2. Совместное принятие решений (A-CDM)

В Братском центре ОВД отсутствуют комплексы средств автоматизации (КСА) АКДП, направленные на оптимизацию очередности ВС на ВПП для взлёта и максимального сокращения времени руления и нахождения ВС на земле с включёнными двигателями.

UIBB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Ornithological situation in Bratsk CTR and TMA

The ornithological situation in CTR is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from 100 m to 600 m above ground level. Certain kinds of birds can fly at heights up to 1000 m.

Bratsk and Ust-Ilimsk water reservoirs inhabited by gulls and other species of water birds are located within Bratsk CTR.

In the spring and autumn periods, migration of individuals and small flocks of geese is observed at an altitude of 800 to 2000 m, with the transition of the average daily temperature through 0° – the first wave of intensity and through +5° – the second wave of intensity of bird migration.

The greatest hazard is in the morning periods from 6 to 9 o'clock and in the evening periods from 16 to 19 o'clock.

The migration of birds of medium intensity is observed around the clock in the period from mid-April to the end of May.

Visual observation of the concentration of birds is organized at AD and in case of a dangerous ornithological situation, measures are taken to scare birds away.

AD service specialist informs Flight Control Officer and takes measures to scare birds away. Flight Control Officer (TWR controller) informs flight crews, and, if necessary, ACFT flights are limited or terminated.

Information transmitting via VHF radio on working frequency and ATIS radio frequency.

2. Collaborative Decision Making (A-CDM)

At Bratsk ATS centre, TWR AS automation means complex aimed for optimization of ACFT departure sequence regulation on RWY and maximum reduction of taxiing time and ACFT being on the ground with the engines turned on are not AVBL.

УИББ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**UIBB AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UIBB-31 AD 2.1 UIBB-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 12/30	AD 2.1 UIBB-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UIBB-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UIBB-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	AD 2.1 UIBB-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 12	AD 2.1 UIBB-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 30	AD 2.1 UIBB-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 12	AD 2.1 UIBB-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 30	AD 2.1 UIBB-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 12	AD 2.1 UIBB-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 30	AD 2.1 UIBB-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I RWY 30	AD 2.1 UIBB-97
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 12	AD 2.1 UIBB-99
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 30	AD 2.1 UIBB-100
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB, NDB RWY 12	AD 2.1 UIBB-101
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB, NDB RWY 30	AD 2.1 UIBB-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 12	AD 2.1 UIBB-103
Visual Approach Chart – ICAO	AD 2.1 UIBB-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UIBB-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 30	AD 2.1 UIBB-140
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UIBB-141
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 30	AD 2.1 UIBB-142
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UIBB-143
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 30	AD 2.1 UIBB-144
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UIBB-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 30	AD 2.1 UIBB-148
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UIBB-149
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 30	AD 2.1 UIBB-150
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 12	AD 2.1 UIBB-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 30	AD 2.1 UIBB-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UIBB-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 30	AD 2.1 UIBB-158
VFR Departure Chart RWY 12	AD 2.1 UIBB-203
VFR Departure Chart RWY 30	AD 2.1 UIBB-204
VFR Arrival Chart RWY 12	AD 2.1 UIBB-205
VFR Arrival Chart RWY 30	AD 2.1 UIBB-206