

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

УЛОО ПСКОВ
ULOO PSKOV

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	574655с 0282339в. В центре ВПП 574655N 0282339E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	ЮВ окраина г. Псков SE outskirts of Pskov
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	154 фт/ 47 м/ 23.5°C 154 FT/ 47 M/ 23.5°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	19 м 19 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	9°В (2022)/ 10.1°В 9°E (2022)/ 10.1°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «Псковский международный аэропорт «Княгиня Ольга», Россия, 180005, г. Псков, ул. Германа, 34 Limited Liability Company "Pskov International Airport "Princess Olga", 34, Ulitsa Germana, Pskov, 180005, Russia Тел./Tel.: (8112) 66-46-53 Факс/Fax: (8112) 62-09-20 e-mail: info@pskovavia.ru AFTN: УЛООБФЬЬ / ULOOBFXX УЛООЗТЗЬ / ULOOZTZX
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

УЛОО АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
ULOO AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0530-1400; СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI:0530-1400; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
9.	Обслуживание Handling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
10.	Безопасность Security	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
11.	Противообледенение De-icing	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД / AD OPR HR: ПН-ВС: 0400-1900 MON-SUN: 0400-1900 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

УЛОО АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
ULOO AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	1. Трап подкатной – 2 ед. 2. Тележка для грузов (багажа) – 1 шт. 1. Mobile boarding ramp – 2 units 2. Cargo (baggage) cart – 1 unit
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 TS-1
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Топливозаправщик: ТЗА-50 (50 м ³), скорость подачи топлива 1200 л/мин TZA-50 Fuel Tanker Truck (50 m ³), fuel flow 1200 l/min
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	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Заправка топливом осуществляется по предварительному согласованию. Филиал "Псков" АО "Газпромнефть-Аэро", +7(911) 352 42 20. Fuelling of ACFT – by prior arrangement. "Pskov" branch of "Gazpromneft-Aero" JSC, tel.:+7 (911) 352-42-20.

УЛОО АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
ULOO AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в городе City hotels
2.	Рестораны Restaurants	Рестораны в городе City restaurants
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медчасть на территории аэровокзала, больница в городе Medical post in the airport Terminal, hospital in the city
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	В городе In the city
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В городе In the city
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛОО АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
ULOO AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 5 CAT 5
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	- автомобиль повышенной проходимости (оборудованный УКВ радиостанциями) – 1 шт.; - пожарные автомобили – 2 шт.; - санитарный автомобиль – 1 шт. Автоприцеп – фургон с носилками, средствами иммобилизации конечностей, палатками, аварийным запасом одежды, обуви и одеял. - all-road vehicle (equipped with VHF radio communication facilities) - 1 unit; - fire engines - 2 units; - medical vehicle - 1 unit. Truck-trailer carrying stretchers, immobilization devices, tents, clothes, shoes, blankets for emergency situations.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	Кат. 5, обеспечивается на период работы аэродрома CAT 5, provided during AD OPR HR

УЛОО АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
ULOO AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	1. Подметально-моечная машина: ПМ-130 (на базе ЗИЛ-130) – 1 шт.; 2. Трактор средний МТЗ-82.1 – 1 шт.; 3. Бульдозер ДТ-75 – 1 шт. 1. Sweeper and washer truck PM-130 (on the basis of ZIL-130) – 1 unit; 2. Tractor MTZ-82.1 – 1 unit; 3. Bulldozer DT-75 – 1 unit.
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь: Очистка летной полосы; огни системы светосигнального оборудования ВПП; огни приближения и светового горизонта. 2-я очередь: очистка обочин РД В на ширину 10 м от границ РД; МС 1-6, 15, 16; огней на РД В. 3-я очередь: Очистка перрона с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными, очистка подъездных путей к объектам радиосвязи, внутриаэропортовых дорог, специальных площадок (стоянки служебного транспорта, пожарных машин у пожарного депо), пешеходных дорожек. 1. RWY strip, RWY LGT, approach LGT system, crossbar lights. 2. Shoulders of TWY В up to 10 m from taxiway edges, stands 1-6, 15, 16, TWY В LGT. 3. Apron, providing levelling of junctions of cleared and not cleared segments; access roads to radio communication facilities, inner airport roads, special areas (designated for parking of company vehicles, fire engines in front of the fire station), sidewalks for pedestrians.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	MC / Stands: 1, 2 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 21/F/B/YT; 3 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 16/F/B/Y/T; 4, 5 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 33/F/B/X/T; 6 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 34/F/B/X/T; 15, 16 – максимальная масса ВС 5700 кг, максимальное давление в пневматиках 3 кг/см ² / the maximum weight of the ACFT 5700 KG, the maximum pressure in pneumatics 3 KG/ CM ² .
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: В – 18 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 44/F/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	Попор / Threshold 01 – 150 FT / 45.6 М Попор / Threshold 19 – 154 FT / 46.9 М
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	MC / Stands 1-6
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛОО Ад 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

U LOO 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 and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	1. «Т» - образные знаки остановки ВС, номера стоянок – желтый цвет; 2. Контуры зон обслуживания ВС – красный цвет; 3. Пути движения и знаки остановки спецавтотранспорта – белый цвет. 1. Оси руления ВС – желтый цвет; 2. Боковые рулѐжные огни – синего цвета. 1. T-shaped ACFT stand marking, stand designator - in yellow colour; 2. Apron safety lines - in red colour; 3. Taxi routes and stop signs for special vehicles - in white colour. 1. Taxi guide lines - in yellow colour; 2. TWY edge lights - in blue colour.
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 А и РД В. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on TWY A and TWY B.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛОО Ад 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

U LOO 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

УЛОО Ад 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

U LOO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-4 «Псков» Северо-Западного филиала ФГБУ «Авиамет-телеком Росгидромета». Aeronautical Meteorological Station (Civil)-4 "Pskov" North West branch of the Federal State Budgetary Institution "Aviamettelecom 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	Авиационный метеорологический центр «Пулково» Северо-Западного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета». 9 часов Aeronautical meteorological center "Pulkovo" 9 HR North West branch of the Federal State Budgetary Institution «Aviamettelecom of Roshydromet".
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TAF каждые 3 часа TREND при выпуске регулярных и специальных сводок TAF every 3 HR TREND forecasts are appended to local routine and special reports
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Электронная почта, индивидуальная консультация, удаленный брифинг посредством АИС «МетеоЦентр» и/или АИС «Метео-Брифинг». E-mail, personal consultation, remote briefing using "MeteoCentre" Automated Information System and/or "MeteoBriefing" Automated Information System.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты ветра и температуры на высотах, особых явлений погоды SIGWX (SWH, SWM); бланки метеорологической информации. Upper wind and upper-air temperature charts, SIGWX (SWH, SWM), meteorological information in text format. рус, англ / RUS, ENG

7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	- прогнозы ветра и температуры на высотах и особых явлений погоды; - TAF, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, GAMET, AIREP; - консультативная информация о вулканическом пепле, о тропическом циклоне, по космической погоде; - предупреждения по аэродрому; - предупреждения о сдвиге ветра; - данные метеорологических искусственных спутников Земли; - данные наземных метеорологических радиолокаторов (МРЛ, ДМРЛ). - Upper wind and upper-air temperature forecasts; SIGWX (SWH, SWM) forecasts; - TAF, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, GAMET, AIREP; - advisory information on volcanic ash (VAA), tropical cyclones (TCA), space weather; - AD warnings; - wind shear warnings; - satellite images; - weather radar information (WXR, Doppler WXR).
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Вышка Tower
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УЛОО АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
ULOO 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 BRG 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 APP RWY
1	2	3	4	5	6
01	018.03° 009°	2524x44	PCN 45/R/A/X/T Reinforced Concrete	574615.75N 0282314.90E - 19.2 M	THR 150 FT / 45.6 M THR 150 FT / 45.7 M
19	198.04° 189°	2524x44	PCN 45/R/A/X/T Reinforced Concrete	574733.34N 0282402.19E - 19.1 M	THR 154 FT / 46.9 M THR 154 FT / 47.0 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная зона от препятствий	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	нет/NIL	150x150	2824x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2824x300	нет/NIL	

УЛОО АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
ULOO 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
01	2524	2674	2524	2524	нет/NIL
19	2524	2674	2524	2524	нет/NIL

УЛОО **АД 2.14** **ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**
U LOO **AD 2.14** **APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.**

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) 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 (МЕНТ) 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
01	HIALS 660 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2524 M, 60 M 1924 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
19	HIALS 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2524 M, 60 M 1924 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

УЛОО **АД 2.15** **ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**
U LOO **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	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД В, синие. Осевые: нет. Edge: TWY B, blue. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 16 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 16 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УЛОО **АД 2.16** **ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**
U LOO **AD 2.16** **HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	574742.49с 0282342.75в на РД В (TLOF) — 574742.49N 0282342.75E on TWY B (TLOF) —
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	146 FT / 45 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	TLOF PCN 44/F/B/X/T, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, грунт / grass, дневная маркировка / day marking; FATO 13.63x13.63 M, PCN 44/F/B/X/T, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, грунт / grass, дневная маркировка / day marking.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	135.02° - 315.02°
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	Вертолетная площадка пригодна для взлета и посадки вертолетов Ми-8 и классом ниже с максимально взлетной массой до 13500 кг включительно. Регламент работы – круглосуточно (по согласованию). Взлет и посадка вертолетов в секторе Ам 292°-009° ЗАПРЕЩЕНЫ. Helipad is AVBL for take-off and landing of Mi-8 and class below HEL with maximum take-off mass up to 13500 KG inclusive. OPR HR – H24 (by arrangement). Take-off and landing of HEL within sector limited by AZM 292°-009° are PROHIBITED. Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УЛОО АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
ULOO AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Псков диспетчерская зона / Pskov CTR: 575300N 0274900E - 580100N 0280500E - 581500N 0282300E - 581700N 0283800E - 573900N 0291400E - 573700N 0285000E - 573500N 0282600E - 573500N 0280700E - 572800N 0274600E - 574948N 0273342E - далее по государственной границе до / then along the state border to 575300N 0274900E. Псков диспетчерский район / Pskov CTA: 575300N 0274900E - 580100N 0280500E - 581500N 0282300E - 581700N 0283800E - 573900N 0291400E - 573700N 0285000E - 573500N 0282600E - 573500N 0280700E - 572800N 0274600E - 574948N 0273342E - далее по государственной границе до / then along the state border to 575300N 0274900E.
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Псков диспетчерская зона: от земли до FL060 Pskov CTR: GND – FL060 Псков диспетчерский район: выше FL060 – FL140 Pskov CTA: above FL060 – FL140
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Псков-Вышка рус, англ Pskov-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	3500 фт/(1000) м 3500 FT/ (1000) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УЛОО АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
ULOO 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
Для всех служб For all ATS units		121.500	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ
Вышка Tower	Псков-Вышка Pskov-Tower	122.000 129.000R	к/с H24	Резервная частота Reserve FREQ

УЛОО АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
ULOO 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	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
←							
ДПРМ 19 LOM 19	НП NP	300	ПП HO	574936.5N 0282518.3E		009°MAG/4.0 KM RWY 19 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system	
БПРМ 19 LMM 19	Н N	620	ПП HO	574805.8N 0282422.6E		009°MAG/1.1 KM RWY 19 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system	
ЛККС 01 GLS кат. I GBAS(H) 01 GLS CAT I	G01A	CH20625	к/с H24			37 3°00' TCH 16.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system	
ЛККС 19 GLS кат. I GBAS(H) 19 GLS CAT I	G19A	CH21036	к/с H24	574750.3N 0282333.0E		37 3°00' TCH 15.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system	
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УЛЛО ULLO	113.350 CH22269	к/с H24			350 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system	

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

Движение ВС по рабочей площади осуществляется рулением на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Буксировка ВС используется в случае невозможности самостоятельного движения ВС по рабочей площади, а также для выруливания со стоянок (с которых самостоятельное выруливание запрещено или невозможно) на другую стоянку, либо на осевую линию маршрута руления.

Запуск двигателей экипаж может выполнять в процессе буксировки, если эта процедура предусмотрена РЛЭ ВС и согласована с техническим составом буксировочной бригады.

Запуск двигателей (включая опробование), начало руления (буксировки) осуществляются по запросу экипажа и с разрешения диспетчера «Вышка».

Диспетчер «Вышка» перед началом руления для вылета и после доклада о посадке информирует экипаж:

- о маршруте руления;
- об особенностях руления (состоянии аэродромных покрытий, дальности видимости, наличии препятствий по маршруту руления, взаимном расположении ВС и транспортных средств);
- о номере стоянки (после посадки).

Выруливание со стоянки и заруливание на стоянку осуществляется по сигналам технического специалиста.

Руление осуществляется по осевым линиям. Скорость руления выбирается КВС, она не должна превышать скорости, установленной РЛЭ данного типа ВС. КВС несет ответственность за обоснованность выбора скорости и соблюдение правил руления.

Контроль руления (буксировки) ВС осуществляет диспетчер «Псков-Вышка» визуальным наблюдением (в пределах допустимой видимости) или по докладу экипажей.

Взлет и посадка вертолетов на колесных шасси осуществляется на ВПП и с ПП, расположенной на РД В, руление осуществляется по осевым линиям. Взлет и посадка вертолетов на ползковом шасси осуществляется с/на посадочную площадку, расположенную на РД В. Воздушное руление осуществляется в соответствии с разметкой руления по РД В и перрону. При рулении вертолета по земле расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

Экипажи прибывающих ВС должны сообщить о производстве посадки, освобождении ВПП, произвести назначенные диспетчером «Вышка» доклады при рулении.

2. Руление на места стоянок и с них

Выруливание ВС с мест стоянок и точек запуска, а также руление по перрону на воздушных судах иностранного производства осуществляться на режиме работы двигателей не более 55% (по оборотам вентилятора). В случае невозможности вырулить на этом режиме, экипаж обязан вызвать тягач для буксировки ВС.

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

ACFT shall taxi on AD movement area under own engines power or under tow.

Towing is used in case ACFT is unable to taxi on AD movement area under own engines power, and to provide assistance to ACFT that intend to taxi from one stand (that is not AVBL for self-manoeuving or in case ACFT is unable to taxi out under own engines power) to another stand, or to taxi route centre line.

Flight crew can start engines, when ACFT is under tow, provided this procedure is prescribed by the Aeroplane Flight Manual and was approved by the technical specialist of the tow team.

Engines start-up (including run-up), start of taxi (tow) operations shall be carried out upon request of the flight crew, after clearance of "Pskov-Tower" controller is obtained.

After arriving ACFT reports execution of landing and before departing ACFT begins to taxi from the stand, "Pskov-Tower" controller provides the following information to the flight crew:

- taxi route;
- taxiing details (AD pavement condition, RVR, presence of obstacles along the taxi route, ACFT and vehicles relative position);

- stand number (for arriving ACFT).

ACFT shall taxi out of/into the stand following the signals of the technical specialist.

ACFT shall taxi along the centre lines. Taxi speed shall be determined by the pilot-in-command and must not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual specific for the given type of ACFT. Pilot-in-command is responsible for determining the appropriate speed and following taxi procedures.

"Pskov-Tower" controller monitors taxi (tow) operations using visual observation (within visibility limits) or based on reports of the flight crews.

Wheel equipped helicopters shall take off from and land on the RWY and Helipad located on TWY B, taxiing shall be carried out along the centre lines. Skid equipped helicopters shall take off from/land on the Helipad located on TWY B. Helicopters shall air taxi in accordance with TWY B and apron marking. When helicopters taxi on the ground, the distance between the tips of the rotor blades and obstacles must not be less than half of the main rotor diameter.

Flight crews of arriving ACFT must report execution of landing, RWY vacated, follow "Pskov-Tower" controller's instructions during taxiing.

2. Taxiing to and from stands

Foreign-made ACFT shall taxi from stands and start-up positions, and along the apron at engines operation mode not more than 55% (by fan revolutions per minute). If unable to taxi at the indicated above mode, flight crew must request assistance of a tow tractor.

Выруливание и заруливание ВС на стоянки перрона производятся только с разрешения диспетчера «Вышка».

Выруливание ВС с места стоянки осуществляется по сигналам технического специалиста.

Руление ВС в ночное время и днем при видимости 2000 м и менее выполняются с использованием посадочных/рулежных фар.

Прибытие

Освобождение ВПП производится по РД В. ВС должно, как можно быстрее, освободить критическую зону ILS.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру «Вышка» об освобождении ВПП только после того, как ВС полностью пересечет маркировку места ожидания ВС перед ВПП.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера «Вышка», подтверждая правильность принятой информации.

Постановка на место стоянки осуществляется по командам/указаниям встречающих специалистов, с движением по траектории, согласно установленным схемам руления до полной остановки и установки упорных колодок.

Отправление

КВС обязан запросить диспетчерское разрешение у диспетчера «Вышка» на частоте 122.000 МГц, сообщить номер рейса, аэродром назначения, место стоянки.

Разрешение на запуск двигателей на стоянке, запуск двигателей при буксировке и запуск двигателей на точке запуска экипаж запрашивает после полной готовности к отправлению и означает, что окончены подготовительные работы, все пассажиры находятся на борту ВС, входные и грузовые люки ВС закрыты, трап убран, буксировочное водило подсоединено (при буксировке), противообледенительная обработка на МС закончена, наземный персонал находится в готовности к буксировке (рулению) и установил связь с КВС.

Без разрешения диспетчера «Псков-Вышка» руление (буксировка) ЗАПРЕЩЕНЫ.

Вертолетам на ползковом шасси разрешается руление по воздуху в соответствии с разметкой руления по РД и перрону.

При изменении времени отправления от указанного в плане полета более чем на 30 минут, новое время в плане полета и «слот» необходимо согласовать со службами аэропорта, и организовать отправку сообщения «DLA».

Экипажу ВС при рулении следует постоянно проверять местоположение ВС, особенно в месте пересечения РД, чтобы быть уверенным в том, что руление производится в условиях полной безопасности. В случае затруднения или сомнения в определении местоположения ВС, необходимо прекратить руление и сообщить об этом диспетчеру.

Пересекать линию предварительного старта (критическую зону ILS) без разрешения диспетчера ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера «Вышка».

Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения)

Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов находится на МС 15, 16.

ACFT shall taxi into/out of stands only after obtaining "Pskov-Tower" controller's clearance.

ACFT shall taxi out of the stand following the signals of the technical specialist.

At night and during the day, when visibility is 2000 m or below, ACFT shall taxi with landing/taxi lights switched on.

Arrival

RWY shall be vacated via TWY B. ACFT must vacate ILS critical area as quickly as possible.

Flight crew shall report vacation of RWY to "Pskov-Tower" controller only after ACFT completely crosses the runway-holding position marking at the RWY.

Flight crew should read back all instructions of "Pskov-Tower" controller, acknowledging accuracy of the information obtained.

ACFT shall be parked onto the stands by the instructions of the specialists providing ACFT arrival, following the established taxi routes, until ACFT is brought to full stop and chocks are installed.

Departure

Pilot-in-command must request ATC clearance from "Pskov-Tower" controller on FREQ 122.000 MHz, reporting flight number, destination AD, stand number.

Flight crew shall request clearance to start engines on stand, when ACFT is under tow, and at start-up position only, provided ACFT is ready for departure, which means that all pre-flight procedures have been completed, all passengers are on board, entrance and cargo compartment doors are closed, stairs removed, a tow bar is connected (when towing is required), ACFT de-icing/anti-icing treatment has been completed, ground personnel is ready for towing (taxiing) and has established radio contact with the pilot-in-command.

Taxi and tow operations are PROHIBITED without "Pskov-Tower" controller's clearance.

Skid equipped HEL are permitted to air taxi in accordance with TWY centre lines and apron taxi guide lines marking.

A DLA message must be submitted and new time of departure in FPL and slot must be approved with relevant airport services, if time of ACFT departure, initially indicated in the FPL, is delayed for more than 30 minutes.

Over the course of taxi operations the flight crew must constantly check ACFT position, especially at TWY intersections, to make sure that taxiing is carried out in compliance with safety-related procedures. In case of difficulty or doubt in determining ACFT position, it is necessary to stop taxiing and report to the controller.

It is PROHIBITED to cross the runway-holding position (ILS critical area) without controller's clearance.

Flight crew should read back all instructions of "Pskov-Tower" controller.

Parking area for small aircraft (General aviation)

Stands 15, 16 are designated for light and ultralight ACFT.

Зона стоянки для вертолетов

Зона стоянки для вертолетов находится на МС 2, 3, 4, 5, 6. Возможно размещение вертолета типа Ми-8 и классом ниже.

Ограничения при рулении

Ширина РД В составляет 18 м, укрепленные обочины РД отсутствуют.

Руление ВС типа Ту-134, Ан-12, Ил-18, Як-42, А320-200, А319-100 по РД В осуществлять на пониженной скорости строго по осевой линии, при повышенном внимании экипажа.

Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Удаление ВС, потерявшего способность самостоятельно двигаться, с летного поля аэродрома производится в случаях, когда ВС после авиационного происшествия (авиационного инцидента) создаёт помехи для производства полётов на аэродроме.

Эвакуация воздушного судна (ВС) с летного поля аэродрома проводятся совместно силами аэропорта, сторонней организацией (по договору), АО «Газпром-нефть-Аэро».

Силами оператора аэродрома возможна эвакуация ВС до индекса 4.

Спецтехника:

- моторный подогреватель УМП-350 для подогрева воздуха при эвакуационных работах в зимнее время, а также для буксировки прицепа с медицинским имуществом и технической аптечки;

- грузовые автомобили для доставки сыпучих строительных материалов, балласта, шпал, плит и т.д.;

- автокран, погрузчик;

- прицепы-тяжеловозы и эвакуационные тележки;

- буксировочные водила, тросовые устройства и другое оборудование и технические средства (предоставляются сторонней организацией по договору);

- топливозаправщики.

Эвакуационная бригада – 3 человека. Контакты координатора: тел +7 (911) 699-54-82.

Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП

Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты выполняются в порядке и по правилам, установленным руководящими документами.

Ограничение полетов вертолетов

Выполнение взлета и посадки вертолетов с ПП «Авиаспас» в секторе 292°-009° ЗАПРЕЩЕНО.

Взлет вертолета с места стоянки и посадка на нее ЗАПРЕЩЕНЫ.

При наличии на части ВПП метеорологических явлений или дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, по согласованию с диспетчером «Вышка» разрешается взлет или посадка в той части ВПП, где видимость соответствует минимуму.

Примечание:

При занятии воздушным судном ВПП, должна быть обязательная остановка на предварительном старте на РД В. Дальнейшее движение воздушного судна только по команде диспетчера «Вышка».

Parking area for helicopters

Stands 2, 3, 4, 5, 6 are AVBL for parking of Mi-8 and class below helicopters.

Taxiing – limitations

TWY B is 18 m wide, strengthened shoulders are not provided.

Tu-134, An-12, Il-18, Yak-42, A-320-200, A-319-100 ACFT shall taxi via TWY B at reduced speed, strictly along the centre line, with flight crew exercising extreme caution.

Removal of disabled ACFT

Removal of a disabled ACFT from the airfield of the AD is required, if an aviation accident (incident) had occurred and the disabled ACFT affects flight operations at the aerodrome.

Recovery operations shall be conducted by the AD operator in partnership with a third party (on a contract basis) and “Gazpromneft-Aero” JSC.

AD operator can conduct recovery operations of ACFT up to index 4.

Specialized machinery:

- UMP-350 universal engine heater used to heat air, when recovery operations are conducted in winter, also used for towing a trailer, carrying medical equipment and technical kit;

- trucks for delivery of bulk building materials, ballast, rail sleepers, slabs, etc.;

- autocrane, autoloader;

- heavy-duty trailers and dollies;

- tow bars, tow cables and other equipment and technical facilities (provided by a third party on a contract basis);

- fuel tanker trucks.

Recovery team - 3 persons. Contact number of the co-ordinator: +7(911) 699-54-82.

Training and practice flights, technical test flights, use of the runway

Training and practice flights, technical test flights are conducted in accordance with rules and procedures set forth in the regulatory documents.

Helicopter traffic – limitation

Take-off and landing of helicopters from/on “Aviaspas” Helipad within sector 292°-009° MAG is PROHIBITED.

Take-off and landing of helicopters from/on stand is PROHIBITED.

When part of the RWY is covered with smoke or in case other weather conditions that lead to deterioration of visibility to the value below the minimum occur, after coordination with the ATS unit, take-off and landing are permitted from/on the runway segment where visibility conforms to the minimum.

Note:

When proceeding to occupy the RWY, ACFT must stop at the runway-holding position on TWY B. Further taxiing is permitted only after clearance of “Pskov-Tower” controller is obtained.

УЛОО АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Эксплуатационные процедуры снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты выполняются экипажами всех ВС.

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

Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится в случае отказа на этапе взлета и захода на посадку одного из двигателей.

Процедуры в целях уменьшения шума следует применять в соответствии с требованиями РЛЭ ВС и Приложения 16 ИКАО.

Смещение порогов ВПП для взлета не используется в качестве меры снижения шума. Взлет ВС не от начала ВПП производится только при возможности выполнения процедур по снижению шума.

2. Использование системы ВПП в дневное время

При выполнении эксплуатационных приемов снижения шума, использование системы ВПП в дневное время не ограничено.

Использование системы ВПП в ночное время

Термин «ночь» означает период 2000-0400 UTC. В ночное время разрешаются вылеты и прибытие ВС, уровень шума которых не превышает требования, предусмотренные главой 3 Приложения 16 ИКАО.

ЗАПРЕЩЕНО опробование силовых установок ВС гражданской авиацией на аэродроме. На местах стоянок с наземными силовыми установками и устройствами для кондиционирования воздуха следует избегать и/или ограничивать использование ВСУ после прибытия на место стоянки и перед началом выруливания со стоянки.

Ограничения на взлет

Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока:

- ВС не достигнет высоты 690 фт/210 м;
- установленный стандартный режим мощности не позволит поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 4 %.

Скорость $V_2 + 19$ км/ч ($V_2 + 10$ уз) достигается как можно скорее после отрыва от земли и сохраняется на протяжении всех процедур по снижению шуму при взлете.

Выдерживать скорость набора высоты при положении закрылков и предкрылков во взлетной конфигурации.

Ограничения на посадку

Самолет стабилизируется и следует по глиссаде с углом наклона $3^\circ \pm 0.5^\circ$.

Заход на посадку выполняется при установившейся воздушной скорости не менее $1.3V_S + 19$ км/ч ($1.3V_S + 10$ уз), при этом во время захода на посадку, по возможности, тяга остается постоянной до приземления.

ULOO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

Noise abatement procedures during take-off and climb shall be employed by flight crews of all ACFT.

Noise abatement procedures shall not be employed at the expense of compromising flight safety.

Noise abatement procedures shall not be employed in case of one of ACFT engines failure during take-off and approach.

Noise abatement procedures should be employed in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual and ICAO Annex 16.

Displacement of RWY THR must not be used as a noise abatement measure. ACFT shall take off not from the runway beginning only, provided flight crew is able to employ noise abatement procedures.

2. Use of the runway system during the day period

When noise abatement procedures are employed, no restrictions are imposed on the use of the runway system during the day.

Use of the runway system during the night period

Within noise abatement procedures term "night" indicates the period from 2000 till 0400 UTC. Arrivals and departures of ACFT that comply with noise certification requirements specified in ICAO Annex 16, Chapter 3 are allowed at night.

Run-up of APU of civil aviation ACFT is PROHIBITED at the aerodrome. Use of APU should be avoided and/or restricted on stands equipped with ACFT ground power units and preconditioned air systems after arriving ACFT is parked on stand or before departing ACFT leaves the stand.

Take-off restrictions

Engines power shall not be reduced until:

- aircraft reaches 690 ft/210 m;
- the established standard power mode enables to maintain the established climb gradient of not less than 4%.

After lift-off, ACFT shall accelerate to reach the speed of V_2+19 km/h (V_2+10 kt) and shall maintain this speed throughout the period of employment of noise abatement procedures.

Maintain climbing speed with flaps and slats in take-off configuration.

Landing restrictions

Aircraft shall intercept the glide path and proceed maintaining a $3^\circ \pm 0.5^\circ$ glide slope angle.

Approach shall be carried out at the established speed of not below $1.3V_S + 19$ km/h ($1.3V_S + 10$ kt), at the same time engine thrust shall be maintained until landing, if practicable.

**УЛОО АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)****1. Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)**

При значении видимости на ВПП менее 550 м экипажи ВС извещаются диспетчером «Псков-Вышка» фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*».

Руление ВС в условиях ограниченной видимости осуществляется за автомобилем сопровождения.

В период действия «Процедуры при ограниченной видимости» ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

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

В период действия «Процедуры при ограниченной видимости» допускается наличие не более одного ВС на ВПП, РД В освобождаются от ВС.

Пересекать линию предварительного старта (критическую зону) без разрешения диспетчера службы движения ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

2. Процедуры полетов по ППП

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального и продольного эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов и назначение безопасных эшелонов возлагается на органы ОВД. Для регулирования очередности захода на посадку диспетчерам дано право задавать траектории полетов ВС в пределах своих зон ответственности с соблюдением установленных ограничений.

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляется в футах по давлению QNH.

Давление QFE выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами, позволяющими трактовать полученное указание органа ОВД применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футов QNH - метры QFE).

Воздушному судну, не оборудованному для возможности выдерживать высоту полета в футах по давлению QNH, по запросу экипажа ВС может быть назначена высота в метрах по давлению QFE.

Стандартные маршруты вылета/прибытия (SID/STAR) RNAV применяются для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение.

В случае использования ВПП 01 экипажи прибывающих ВС, не способные выдерживать STAR RNAV, должны предполагать использование процедур ожидания.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах SID/STAR RNAV или выдерживание SID/STAR RNAV не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру, запросить использование альтернативных SID/STAR или радиолокационное векторение.

Зоны ожидания:

- для ВПП 01 над БПРМ 19;
- для ВПП 19 над ДПРМ 19 или БПРМ 19.

Линия пути приближения 189, развороты левые, время полета по линии пути удаления 1 мин.

ULOO AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**Low visibility procedures****1. Procedures for low visibility operations**

When RVR is below 550 m "Pskov-Tower" controller informs flight crews using the following phrase: "*Low visibility procedures in progress, check your minimum*".

When low visibility procedures are in force, ACFT shall taxi under assistance of the "Follow-me" vehicle.

When low visibility procedures are in force, it is PROHIBITED:

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

Only one ACFT can be present on RWY, TWY B should be clear of ACFT, when low visibility procedures are in force.

Crossing of runway-holding position marking (ILS critical area) is PROHIBITED without clearance of "Pskov-Tower" controller.

2. Procedures for IFR flights

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with rules of vertical and longitudinal separation maintaining the established intervals. The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assigning safe flight levels is placed on the ATS units. To coordinate approach sequence, controllers have the right to assign flight paths to flight crews of ACFT within own areas of responsibility, observing the restrictions imposed.

ATS unit assigns and flight crew shall maintain altitudes below the transition level in feet based upon QNH pressure.

QFE pressure is issued by the ATS unit only upon request of the flight crew.

Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure must have conversion tables allowing to interpret the obtained instruction of the ATS unit relating to the AVBL equipment (for example, conversion table feet QNH - metres QFE).

ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure can be assigned height in metres based upon QFE pressure upon request of the flight crew.

RNAV SID/STAR are AVBL for ACFT with certified equipment, operated by flight crews having appropriate operational approval.

Flight crews of ACFT arriving to RWY 01 that are unable to maintain RNAV STAR procedure must expect to hold in the holding area.

If flight crew has no information on RNAV SID/STAR parameters, or if unable to maintain the assigned RNAV SID/STAR, flight crew must report to the controller and request alternate SID/STAR procedures or radar vectoring.

Holding areas:

- at LMM 19 for RWY 01;
- at LOM 19 or LMM 19 for RWY 19.

Inbound leg track 189° MAG, LEFT turns, time flown on outbound leg - 1 minute.

3. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль применяется для обеспечения горизонтального эшелонирования ВС, ускорения потока вылетающих и прилетающих ВС, установления очередности захода на посадку и сокращения времени нахождения ВС в диспетчерском районе, а также для оказания навигационной помощи экипажу в случаях отклонения ВС от заданного маршрута или заданной схемы полета.

При использовании вторичного обзорного радиолокатора опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

- распознаванием позывного воздушного судна;
- передачей опознавания воздушного судна;
- контролем за выполнением указания об установлении конкретного кода вторичного обзорного радиолокатора;
- контролем за выполнением указания о включении режима приемопередатчика в режиме "Опознавание".

Потеря радиосвязи

В случае потери радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал бедствия;
- принять все меры к восстановлению радиосвязи, используя все средства и каналы связи, аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- продолжать передачу информации о месте нахождения, высоте полета;
- прослушивать на частоте ДПРМ указания диспетчера;
- оценить метеоусловия и возможность перехода на полет по ПВП и принять решение о продолжении или прекращении полета;
- при невозможности перехода на ПВП, следовать по ППП на аэродром посадки на заданном эшелоне, полученном перед потерей радиосвязи, выйти на ДПРМ, выполнить маневр по схеме зоны ожидания со снижением до высоты круга, произвести посадку.

В случае потери радиосвязи после взлета ВС, экипаж производит посадку на аэродроме взлета. Если по условиям погоды посадку выполнить невозможно, занять высоту попутного нижнего безопасного эшелона или эшелон FL140-FL150, или FL240-FL250 в зависимости от направления полета и следовать на запасной аэродром.

Процедуры полетов по ПВП

Полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей.

Осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

УЛОО АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Миграция птиц

Через район аэродрома проходит Беломор-Балтийский путь массовых миграций птиц. Интенсивность миграций возрастает в апреле-мае и в августе-октябре. Преобладают водоплавающие, врановые и воробьиные птицы.

РЛК за перемещениями птиц отсутствует.

3. ATS surveillance procedures

Radar control is applied to provide horizontal separation between ACFT, expedite flow of arriving and departing ACFT, coordinate approach sequence, minimize ACFT flight time in CTA, and provide navigational assistance to flight crew in case ATS unit detects significant deviation of the aircraft from the assigned route or flight procedure.

When secondary surveillance radar is used, ACFT is identified:

- by ACFT call sign;
- by transmitting ACFT identification;
- by controlling implementation of special SSR Code Assignment;
- by controlling implementation of the instruction to switch on "IDENT" mode.

Communication failure

In the event of communication failure flight crew must:

- switch on distress signal ("MAYDAY");
- take measures to re-establish radio communication using all AVBL facilities and communication channels, emergency FREQ 121.500 MHz, radio communication with other ACFT and ATS units;
- continue transmitting reports on ACFT position, flight ALT;
- maintain a listening watch on LOM FREQ for controller's instructions;
- evaluate meteorological conditions in terms of feasibility to change to a VFR flight and take the decision to continue or to terminate the flight;
- if unable to change to a VFR flight, flight crew shall proceed under IFR to the aerodrome of landing at flight level, assigned before radio communication failure. After passing LOM, hold in the holding area, descending to the AD traffic circuit ALT and execute landing.

In the event of communication failure after take-off, flight crew shall land at the aerodrome of departure. If unable to land at the aerodrome of departure due to adverse weather conditions, flight crew shall reach the lower safe flight level of the same direction, or FL140-FL150 or FL240-FL250, depending on the direction of the flight, and proceed to an alternate aerodrome.

Procedures for VFR flights

Flight shall be operated with visual reference to the ground.

Two-way radio communication shall be maintained on the prescribed frequency.

Pilot-in-command must observe visual flight rules and timely inform ATS unit, if change to flight under IFR is required.

ULOO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Bird concentrations in the vicinity of the aerodrome

The Baltic Sea - White Sea bird migration route passes through the terminal area. Intensity of migration increases in April - May and August - October. The most abundant species are Waterfowl, Passeriformes and Corvidae birds.

Radar control of bird migration is not provided.

Пути миграции местных и перелетных птиц проходят с юга на север и на северо-запад в сторону Псковского и Чудского озер. Пять, семь стай в сутки с количеством птиц до 15-20 штук.

Птицы размером 60-80 см.

Скопление стай местных птиц (вороны, чайки, галки, воробьиные) наблюдается в северо-восточном направлении на удалении 300-1500 м от аэродрома.

Севернее на расстоянии 700-900 м от торца ВПП, в районе БПРМ 19 находится болото площадью до 2000 кв. м, где располагается большая колония чаек (80-100 штук); на юге аэродрома имеются небольшие заболоченные участки, где находятся небольшое количество уток (10-15 штук). В лесной зоне вокруг аэродрома наблюдаются перелеты лесных птиц (сороки, вальдшнепы, совы).

Сезонная

В течение года выделяются 4 сезона миграционной активности:

1. Зимовка птиц

С третьей декады ноября по первую декаду марта.

Наиболее спокойный период характеризующейся невысокой плотностью перелётов птиц на высотах до 100 м. Выраженное направление перелётов отсутствует.

В районе аэродрома преобладают врановые, вьюрковые и овсянковые.

В ночное время активны совы.

2. Весенняя миграция

Со второй декады марта по третью декаду мая. Массовый пролёт мигрирующих видов птиц носит волнообразный характер. Зафиксированы перелеты стай скворцов, дроздов на высотах около 100-150 м, 2-4 стаи в сутки, гуси и утки перелетают на высотах 1100-1500 м 1-2 стаи в сутки. Наибольшая интенсивность отмечается с 7 до 9 часов и с 17 до 21 часов, что необходимо учитывать при планировании и выполнении полетов и перелетов.

3. Летняя миграция

В раннелетний период основную опасность представляет гнездование чаек, находящееся на болоте в северной части аэродрома, высота полета 100-150 м, с северо-востока наблюдаются небольшие стаи врановых от 5 до 10 шт. высотой полета до 200 м. В районе аэродрома имеется гнездовья сокола и совы.

В позднелетний период происходит разлет окрепших птенцов, птицы собираются в стаи и в поисках корма хаотично перелетают в слое от 100 до 1000 м.

4. Осенняя миграция.

В период осенней миграции, которая начинается в конце сентября, наблюдаются интенсивные пролеты врановых, воробьиных, водоплавающих птиц как днем, так и ночью в слое от 200 до 1500 м, отдельные стаи до 4 км.

Суточная

В зимнее время суточная активность начинается за 60-30 минут до восхода солнца и продолжается в течение 1-2 часов.

Migration routes of native birds and birds of passage run from south to north and north-west towards the Pskovskoye Lake and the Chudskoye lake; intensity – five, seven flocks of up to 15-20 birds per H24.

Birds range in size from 60 to 80 cm.

Concentration of flocks of native birds (crows, gulls, jackdaws, Passeriformes) can be observed at DIST 300 - 1500 m north-east of the aerodrome.

A swamp (2000 square metres) located at DIST 700-900 m north of RWY extremity near LMM 19 is a gulls colony nesting place (80 to 100 birds); small swampy areas located south of the aerodrome are inhabited by a small number of ducks (10-15 birds). Woodland birds (magpies, woodcocks, owls) can be encountered in the forest area surrounding the aerodrome.

Seasonal migration

Migration is marked by its annual seasonality. Four seasons are identified:

1. Wintering

From the third decade of November till the first decade of March.

The most calm period that is defined by low migration intensity at HGT up to 100 m with no clear direction of migration identified.

Birds of the Corvidae, Fringillidae and Emberizidae families are the most abundant species in the terminal area.

Owls are active during the night.

2. Spring migration

From the second decade of March till the third decade of May. Mass migration of birds occurs in waves. Starlings, ouzels migrate in flocks (2-4 flocks per day) at HGT 100 - 150 m, geese and ducks migrate at HGT 1100 - 1500 m, 1-2 flocks per day. The most intense periods are observed from 0700 till 0900 and from 1700 till 2100 - this must be taken into account when planning and executing flight operations.

3. Summer migration

In early summer the most significant threat is posed by gulls nesting in the swamp area located in the northern part of the aerodrome, flying at HGT 100 - 150 m and by small flocks of 5 to 10 birds of the Corvidae family, flying at HGT up to 200 m. Nests of hawks and owls were detected in the vicinity of the aerodrome.

In late summer, fully-fledged birdlings fly away from the nests, birds gather into flocks and fly in a chaotic manner at HGT 100 - 1000 m.

4. Autumn migration

Throughout the autumn migration period that starts at the end of September, Waterfowl, Passeriformes and Corvidae birds can be observed flying during the day and at night at HGT 200 - 1500 m, certain flocks flying at HGT up to 4 km.

Daily migration

In winter, daily bird activity begins to emerge 60-30 minutes before sunrise and continues throughout the next 1 to 2 hours.

Весной суточная активность достигает максимума в течение первых двух часов после восхода солнца. В случае наличия миграционной волны, повышенная активность может наблюдаться в течение всей светлой части суток, снижаясь лишь за 1-2 часа перед заходом солнца. Ночной подъём активности происходит через 1-2 часа после захода солнца и продолжается в течение 3-4 часов в зависимости от наличия миграционной волны.

Летняя суточная активность. Наиболее интенсивные перемещения птиц летом отмечаются через 1-2 часа после восхода Солнца. В середине дня активность перемещений птиц может достигать максимума за счет полётов кормящихся стрижей, ласточек. Минимальная активность полётов наблюдается за 2-3 часа до захода солнца. Активность ночных полётов минимальная.

Ритм осенней активности полётов птиц аналогичен весенней.

Передача информации

Информация об орнитологической обстановке на аэродроме оперативно доводится до диспетчера КДП.

Во время взлётов и заходов на посадку ВС диспетчер КДП осуществляет визуальное наблюдение за орнитологической обстановкой в пределах секторов взлёта и посадки. Осматривает ВПП и прилегающую к ней территорию. При обнаружении в указанных районах (местах) птиц информирует о них и (по возможности) о направлении их перелётов экипажи ВС и РП.

РП информирует диспетчера КДП и дает указание о применении процедур ожидания в случае ограничения полетов на аэродроме. Для отпугивания птиц на аэродроме применяются:

- ракетницы;
- световые и звуковые сигналы пожарной машины.

In spring migration of birds during the day is most dynamic within the first two hours after sunrise. If a wave of migrating birds occurs, increased dynamics can be observed throughout the daylight hours, slowing down only 1 to 2 hours before sunset. At night, bird activity increases 1 to 2 hours after sunset and continues for 3 to 4 hours, depending on whether a wave of migrating birds occurs.

Summer migration dynamics during the day. The most intense migration of birds in summer can be observed 1 to 2 hours after sunrise. In the middle of the day bird activity can reach its peak as swifts and sparrows head for feeding. Birds tend to be less active 2-3 hours before sunset. At night migration activity is minimal.

The dynamics of autumn migration are similar to the dynamics of spring migration.

Information broadcast

Information regarding the ornithological situation at the aerodrome is provided to "Pskov-Tower" controller in a timely manner.

During ACFT take-off and approach operations, "Pskov-Tower" controller conducts visual observation of the ornithological situation within take-off and landing sectors, inspects RWY and adjoining territory. If birds are detected in the indicated above areas, "Pskov-Tower" controller informs flight crews and the Flight Control Officer, advising direction of bird migration (if possible).

Flight Control Officer informs "Pskov-Tower" controller and instructs to use holding procedures in case flight operations are restricted at the aerodrome. The following devices are used to scare birds:

- signal pistols;
- light and sound equipment on fire engines.

УЛОО АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
ULOO AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 ULOO-31 AD 2.1 ULOO-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 01/19	AD 2.1 ULOO-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 ULOO-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 ULOO-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 ULOO-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 01	AD 2.1 ULOO-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 ULOO-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 ULOO-71
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01/19	AD 2.1 ULOO-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 ULOO-88
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 01	AD 2.1 ULOO-97
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 19	AD 2.1 ULOO-98
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 19	AD 2.1 ULOO-99
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 01/19	AD 2.1 ULOO-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 01	AD 2.1 ULOO-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 19	AD 2.1 ULOO-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 01	AD 2.1 ULOO-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 19	AD 2.1 ULOO-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 01	AD 2.1 ULOO-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 19	AD 2.1 ULOO-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 01	AD 2.1 ULOO-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 19	AD 2.1 ULOO-158
VFR Departure Chart RWY 01	AD 2.1 ULOO-203
VFR Departure Chart RWY 19	AD 2.1 ULOO-204
VFR Arrival Chart RWY 01	AD 2.1 ULOO-205
VFR Arrival Chart RWY 19	AD 2.1 ULOO-206