УМКК КАЛИНИНГРАД /Храброво
UMKK KALININGRAD /Khrabrovo

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

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	545330с 0203555в. В центре ВПП 545330N 0203555E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	17 км СВ г. Калининграда 17 KM NE of Kaliningrad
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	43 фт/ 13 м/ 22.5°C 43 FT/ 13 M/ 22.5°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	89 фт/ 27 м 89 FT/ 27 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	6°В (2017)/ 9.0'В 6°E (2017)/ 9.0'E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «АЭРОПОРТ «ХРАБРОВО», Россия, 238315, Калининградская обл., Гурьевский р-н, п. Храброво, Аэропорт Joint stock company «KHRABROVO» AIRPORT», Airport, Khrabrovo settlement, Guryevskiy Rayon, Kaliningradskaya Oblast, 238315, Russia Тел./Tel: (4012) 610-310, 610-465, 610-375 Факс/Fax: (4012) 610-311 E-mail: info@kgd.aero AFTN: УМККЫДЫЬ / UMKKYDYX
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

УМКК АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UMKK AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0600-1500 ПТ, предпраздничные дни: 0600-1400 СБ, ВС, празд: не работает MON-THU: 0600-1500 FRI, Days before holidays 0600-1400 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 2 часа LT = UTC + 2 HR

УМКК АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UMKK AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	TC-1, PT TS-1, RT
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitations
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	нет NIL

УМКК АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UMKK AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в городе Hotel in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Buses, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больницы в г. Калининград, служба скорой помощи Medical post in the Terminal building, hospitals in Kaliningrad, Ambulance service
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УМКК АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UMKK AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	0800-1600 кат. 8 1600-0800 кат. 7 По предварительному запросу кат. 8 обеспечивается круглосуточно 0800-1600 CAT 8 1600-0800 CAT 7 CAT 8 is provided upon request H24
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	- аэродромные пожарные автомобили – 3 шт; - автомобиль наземной поисковой спасательной команды – 1 шт; - дыхательные аппараты – 14 шт; - устройства для резки фюзеляжа – 4 шт. Вспомогательные средства: - аварийная осветительная установка – 2 шт; - бензопила цепная – 3 шт; - фонарь осветительный специальный – 12 шт; - фонари карманные – 16 шт. - aerodrome fire fighting vehicle – 3 units; - vehicle for SAR operations – 1 unit; - breathing equipment – 14 units; - fuselage cutting machine – 4 units. Supplementary equipment: - emergency lighting system – 2 units; - petrol powered chainsaw – 3 units; - floodlights – 12 units; - flashlights – 16 units.

3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Эвакуационное оборудование для поднятия аварийного ВС: - пневмоколесный подъемный кран (200 т) (по договору); - приспособление для подъема ВС GL-DZ-1-60; - комплект аварийных пневмотканевых подъемников ACLB-25-3C. Для буксировки аварийного ВС: - тягачи аэродромные КРАЗ 255Б, SCHOPF F110, TUG GT-35; - трактор К-701; - экскаватор колесный Atlas-Terex TC 240; - бульдозер гусеничный LIEBHERR; - седельный тягач SCANIA с платформой (г/п 60 т); - подфюзеляжный ложемент для транспортировки ВС, модель 10060-06A; - устройство для буксировки GL-QZ-60; - буксировочные водила. Вспомогательное оборудование: - аварийный настил; - аварийно-техническая аптечка; - погрузчик колесный BOBCAT, LIEBHERR; - виброуплотнитель; - автосамосвал MAN; - топливозаправщик ТЗ-22, АТЗ-2,5 (по договору); - аэродромный передвижной электроагрегат Davco. Recovery equipment for lifting a disabled ACFT: - pneumatic tyre crane (200 T) (under contract); - device for lifting an ACFT (GL-DZ-1-60); - Aircraft Lift Bag System ACLB-25-3C; Equipment for towing a disabled ACFT: - KrAZ 255B**,** SCHOPF F110, TUG GT-35 tow tractors; - K-701 tractor; - Atlas Terex TC 240 wheel excavator; - LIEBHERR crawler dozer; - SCANIA flatbed bolster-type truck (60 T lifting capacity); - fuselage support (cradle) for ACFT removal (10060-06A model); - device for towing an ACFT (GL-QZ-60); - tow bars. Additional equipment: - emergency ground mat; - emergency maintenance kit; - BOBCAT, LIEBHERR wheel loaders; - vibratory roller; - MAN tip lorry; - TZ-22, ATZ-2,5 fuel trucks (under contract); - aerodrome mobile ground power unit Davco.
4.	Примечания Remarks	Спасание в акватории Куршского залива обеспечивается Морским спасательно-координационным центром Калининград Rescue operations in the Kurshskiy Bay basin are arranged by Kaliningrad Maritime Rescue Coordination Centre

УМКК АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ

UMKK 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, РД B, РД C, РД D, МС 1-9, 10-19, 23, 24, огни по границам ВПП, дорога к стартовой аварийно-спасательной станции; 2-я очередь очистки: укрепленные обочины на ВПП, обочины на РД и перроне, МС 20-22, 25-29; 3-я очередь очистки: внутриаэропортовая территория, дороги, площадка обработки ВС противообледенительной жидкостью. 1. Clearance of RWY, TWY B, C, D, stands 1-9, 10-19, 23, 24, lighting equipment on RWY edges, access road to emergency-rescue station; 2. Clearance of reinforced RWY shoulders, shoulders of TWY and apron, stands 20-22, 25-29; 3. Clearance of inner airport territory, roads, de-icing pad.
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон 1 / Apron 1: асфальтобетон, цементобетон/ Asphalt-Concrete, Cement-Concrete МС / Stands: 1-6, 10-16 – PCN 64/R/C/X/T (смешанное / mixed) 7-9, 17-19 – PCN 65/R/C/X/T (смешанное / mixed) 20-24 – PCN64/R/B/W/T 25-29 – PCN 82/F/D/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: B – 23 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 69/R/C/W/T C – 23 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 77/F/D/X/T D – 23 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 64/R/B/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УМКК АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ
UMKK 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; осевой линии РД на всех РД, участок сопряжения РД с ВПП, край РД. Входные огни, огни зоны приземления, осевые огни ВПП, посадочные огни ВПП, знаки обозначения ВПП, знаки местоположения, знаки схода с ВПП на РД (расположены на расстоянии 30-35 м до точки схода); боковые огни на РД A, B, C, D, осевые огни РД D. Marking of RWY THR, TDZ, CL, fixed distances, side stripe, magnetic track value, taxi-holding positions; TWY centre line on all taxiways, intersection of TWY and RWY, TWY edge. Runway THR LGT, TDZ LGT, RCL LGT, RWY edge lights, RWY designation signs, location signs, RWY exit signs (installed at 30-35 m prior to the runway exit point); edge lights on TWY A, B, C, D; CL LGT on TWY D.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	Имеются на РД A, B, C, D AVBL on TWY A, B, C, D
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УМКК АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UMKK 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

УМКК АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UMKK AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Калининград Северо-Западного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Kaliningrad Aeronautical meteorological station (civil) Northwestern 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 Калининград - 24 часа Kaliningrad Aeronautical meteorological station (civil) – 24 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast, interval of issuance	TREND при выпуске регулярных и специальных сводок, TAF 3 часа TREND when special reports are issued, TAF 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Консультации, удаленный брифинг АИС «МетеоБрифинг» Consultations, remote briefing via Automated information system "MeteoBriefing"
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Бланк с AIRMET информацией, карты особых явлений погоды (SIGWX), прогностические карты ветра и температуры на высотах. Рус, анг AIRMET messages, significant weather charts (SIGWX), prognostic upper wind and upper-air temperature charts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Снимки ИСЗ, радиолокационные данные, синоптические карты. Satellite images, weather radar information, synoptic weather charts.
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, ДПП TWR, APP
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УМКК АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UMKK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE & MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП Волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
06	065°46′35″ 060°	3350x45	PCN 64/R/C/X/T Asphalt-Concrete	545307.65N 0203429.26E 545352.06N 0203720.68E 89 FT / 27 M	THR 43 FT / 13.2 M TDZ 42 FT / 12.9 M
24	245°48′55″ 240°	3350x45	PCN 64/R/C/X/T Asphalt-Concrete	545352.06N 0203720.68E 545307.65N 0203429.26E 89 FT / 27 M	THR 38 FT / 11.6 M TDZ 37 FT / 11.2 M

Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY - SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
-0.05%	нет/NIL	400x150	3650x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
+0.05%	нет/NIL	200x150	3650x300	имеется/AVBL	

УМКК АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UMKK 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
06	3350	3750	3350	3350	нет/NIL
от РД C/from TWY C	2572	2972	2572	-	нет/NIL
24	3350	3550	3350	3350	нет/NIL

УМКК АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UMKK AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI VASIS (MEHT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
06	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00’	нет NIL	3350 M, 15 M 2451 M white next 599 M red/white last 300 M red	3350 M, 60 M 2750 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
24	CAT II 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00’	899 M	3350 M, 15 M 2457 M white next 603 M red/white last 290 M red	3350 M, 60 M 2782 M white last 568 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УМКК АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UMKK 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: на всех РД, осевые: РД D. Edge: all TWY, centre line: TWY D.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется/1 сек. AVBL/1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УМКК АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UMKK AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	ВПП 06/24 RWY 06/24
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УМКК АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UMKK AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Калининград/Храброво диспетчерская зона 1 / Kaliningrad/Khrabrovo CTR 1: 545200N 0201857E - 545401N 0202636E - далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 10 км с центром/then clockwise by arc of a circle radius of 10 KM centred at (545330N 0203555E) до/to 545751N 0204126E - 545950N 0204907E - 545455N 0205256E - 545256N 0204513E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 10 км с центром/then clockwise by arc of a circle radius of 10 KM centred at (545330N 0203555E) до/to 544907N 0203030E - 544706N 0202248E - 545200N 0201857E Калининград/Храброво диспетчерская зона 2 / Kaliningrad/Khrabrovo CTR 2: 552224N 0203836E - 551654N 0205724E далее по госгранице до/then along the state border to 551406N 0212624E - 544200N 0210842E - 544116N 0210413E далее против часовой стрелки радиусом 6 км с центром/ then counterclockwise by arc of a circle radius of 6 KM centred at (543918N 0205948E) до/to 543940N 0205416E - 543712N 0203900E - 543630N 0195924E - 545400N 0193600E, далее по госгранице до/then along the state border to 551842N 0203336E - 552224N 0203836E Примечание / Note: Исключая район, ограниченный координатами / excluding the area bounded by coordinates: 544448N 0203200E - 544448N 0203736E - 544048N 0203612E - 544106N 0202948E - 544448N 0203200E Выше 200 м/700 фт AMSL до 600 м/2000 фт AMSL / above 200 M/700 FT AMSL up to 600 M/2000 FT AMSL Калининград/Храброво узловой диспетчерский район / Kaliningrad/Khrabrovo TMA См. / See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Калининград/Храброво диспетчерская зона 1 / Kaliningrad/Khrabrovo CTR 1: От земли до 500 м/1700 фт AMSL/GND - 500 M/1700 FT AMSL Калининград/Храброво диспетчерская зона 2 / Kaliningrad/Khrabrovo CTR 2: Выше 200 м/700 фт AMSL до FL080 исключая CTR 1 / above 200 M/700 FT AMSL up to FL080 excluding CTR 1 Калининград/Храброво узловой диспетчерский район / Kaliningrad/Khrabrovo TMA См. / See ENR 2.1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Калининград-Вышка, Подход рус, анг Kaliningrad-Tower, Approach RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	4000 фт / (1210 м) 4000 FT / (1210 M)
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УМКК АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UMKK 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		121.500 123.100	к/с H24	Emergency FREQ
		129.000R		Reserve FREQ
		124.000		Для ВС Госавиации State aviation ACFT FREQ
ДПП APP	Калининград-Подход Kaliningrad-Approach	126.000 128.500R	к/с H24	TMA, CTR 2
Вышка TWR	Калининград-Вышка Kaliningrad-Tower	127.200 129.425R	к/с H24	CTR 1
	Калининград-Транзит Kaliningrad-Transit	131.900	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel рус / RUS
АТИС ATIS	Калининград-АТИС Kaliningrad-ATIS	122.050 122.475	к/с H24	рус / RUS анг / ENG

УМКК АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UMKK 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
VORDME (6°E/–)	КРД KRD	117.05	к/с H24	545335.8N 0203558.6E	30 M / 100 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 06 ILS кат. I (6°В/–) LOC 06 ILS CAT I (6°E/–)	ИФГ IFG	110.3	к/с H24	545400.7N 0203754.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 06 GP 06		335.0	к/с H24	545315.8N 0203441.4E			3.0°, RDH 16.5 M/54 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 06 DME 06	ИФГ IFG	CH 40X	к/с H24	545315.7N 0203441.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 24 ILS кат. II (6°В/–) LOC 24 ILS CAT II (6°E/–)	ИКР IKR	109.5	к/с H24	545300.4N 0203401.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 24 GP 24		332.6	к/с H24	545351.5N 0203659.3E			3.0°, RDH 16.0 M/52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 24 DME 24	ИКР IKR	CH32X	к/с H24	545351.5N 0203659.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 24 LOM 24	КР KR	840	к/с H24	545452.3N 0204113.6E			060°MAG/4.5 KM RWY 24 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 24 LMM 24	К K	410	к/с H24	545405.5N 0203812.5E			060°MAG/1.0 KM RWY 24 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УМКК UMKK	114.350 CH 22309	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 06 GLS кат. I GBAS (H) 06 GLS CAT I	G06A	CH20665	к/с H24	545341.6N 0203617.0E			3.0°, TCH 16.5 M/54 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 24 GLS кат. I GBAS (H) 24 GLS CAT I	G24A	CH21076	к/с H24				3.0°, TCH 15.8 M/52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УМКК АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

1. Аэропортовые правила

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой специальными автомашинами. Руление и буксировка производятся по установленной схеме руления по осевым линиям желтого цвета.

Начало руления (буксировка) производится с разрешения диспетчера Вышки. Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния аэродромных покрытий, наличия препятствий, массы ВС, направления и скорости ветра и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости установленной РЛЭ для данного ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, а за безопасность руления – технический специалист, руководящий рулением.

Пересечение критических зон радиомаячных средств (ILS) ВС специальным транспортом и средствам механизации производится с разрешения диспетчера Вышки. При выполнении ВС захода на посадку в автоматическом режиме, от четвертого разворота и до посадки, пересечение этих зон указанными средствами запрещается.

Аэропорт Калининград/Храброво оснащен многопозиционной системой наблюдения (MLAT), использующей режим S (Mode-S).

Для улучшения контроля наземного движения экипаж ВС, оборудованного приемоответчиком режима S, должен обеспечить его работоспособность при движении ВС по земле.

Активация приемоответчика режима S означает выбор режима AUTO, ON, XPNDR или эквивалентного режима приемоответчика, установленного на данном ВС. Следует учитывать, что выбор режима STAND-BY не активирует приемоответчик.

Если ВС оборудовано приемоответчиком режима S с функцией идентификации ВС, экипаж ВС должен установить опознавательный индекс ВС (aircraft identification), указанный в поле 7 плана полета ИКАО.

Опознавательный индекс ВС должен быть установлен с помощью FMS или панели управления приемоответчиком перед запросом на буксировку или выруливание в зависимости от того, что раньше.

Противообледенительная обработка ВС проводится:

- на МС 10-29;
- в точках запуска двигателей ВС (ТЗ) 14, 15,17;
- на площадке противообледенительной обработки в юго-западной части перрона 1 (является резервной).

При первой радиосвязи перед вылетом экипаж ВС уведомляет диспетчера Вышки о необходимости обработки ВС противообледенительной жидкостью (ПОЖ).

Порядок поступления уведомлений на обработку ВС ПОЖ не влияет на очередность обработки.

Запуск двигателей ВС после обработки ПОЖ выполняется с разрешения диспетчера Вышки.

2. Руление на места стоянки и с них

Для руления на места стоянок и с них используются РД B, C, D. Руление осуществляется на тяге собственных двигателей строго по осевым линиям желтого цвета.

Руление по перрону и РД с использованием автомобиля сопровождения производится в следующих случаях:

- метеорологическая видимость 350 м и менее;
- затруднения с определением осевой линии руления ВС на перроне и РД из-за наличия осадков в виде снега и слякоти;

UMKK AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Airport regulations

ACFT movement about the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing using special vehicles. Taxiing and towing shall be carried out along the established taxi pattern along the yellow taxi guide lines.

Taxiing (towing) shall be commenced by TWR controller's clearance. Taxiing speed shall be chosen by the pilot-in-command depending on aerodrome pavement condition, obstacles presence, ACFT mass, wind direction and speed, visibility conditions. In all cases taxiing speed must not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT.

The pilot-in-command is responsible for the observance of the taxiing rules, and the technician in charge of taxiing is responsible for the safety of taxiing.

Crossing ILS critical areas by ACFT, special transport and vehicles shall be carried out by TWR controller's clearance. Crossing ILS critical areas by ACFT, special transport and vehicles is prohibited, when ACFT is executing automatic approach from final turn till landing.

Kaliningrad/Khrabrovo AD is equipped with a Multilateration system (MLAT) using Mode S.

In order to improve ground movement control, the flight crew of ACFT equipped with Mode S must provide its serviceability during ACFT ground movement.

Mode S transponder is activated when AUTO, ON, XPNDR mode or the equivalent mode of transponder installed on this ACFT is selected. Selection of STAND-BY mode does not activate the transponder.

The flight crew of Mode S equipped ACFT having an aircraft identification feature must set the aircraft identification, specified in Item 7 of the ICAO flight plan, in the transponder.

Aircraft identification must be entered through FMS or on the transponder control panel before requesting clearance for towing or taxiing whichever is earlier.

De-icing treatment of ACFT is performed as follows:

- on stands 10-29;
- on start-up positions NR 14, 15, 17;
- on de-icing pad located in south-west part of apron 1 (which is reserve).

On initial radio contact before departure, the flight crew shall notify TWR controller of the necessity of ACFT treatment with de-icing fluid.

The sequence of obtaining notifications for ACFT de-icing treatment does not influence the order of priority of de-icing treatment.

Engines start-up after de-icing treatment shall be carried out by TWR controller's clearance.

2. Taxiing to and from stands

TWY B, C, D are AVBL for taxiing to/from the stands. Taxiing shall be carried out under own engines power, strictly along the yellow centre lines.

Taxiing along the apron and TWY escorted by the "Follow-me" vehicle shall be carried out in the following cases:

- meteorological visibility is 350 m or less;
- difficulties in identifying taxi guide line on the apron and TWY centre line due to precipitation such as snow and slush;

- по требованию экипажа ВС.

Руление ночью, а также днем при видимости 2000 м и менее осуществляется с включенными аэронавигационнными огнями и фарами. Проблесковые маяки днем и ночью должны быть включены от начала запуска двигателей и до их остановки.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер Вышки. Без разрешения диспетчера Вышки и постоянной двухсторонней связи руление и буксировка ВС ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

2.1 Прибытие

После посадки экипаж ВС:

- поддерживает приемоответчик активированным до тех пор, пока ВС не зарулит на МС;

- устанавливает режим А код 2000 сразу же после заруливания на МС прежде, чем выбрать режим OFF или STAND-BY.

Заруливание на МС 10-24 осуществляется на тяге собственных двигателей.

Заруливание на МС 25-29 осуществляется на тяге собственных двигателей до точки остановки ВС, остановка осуществляется по команде встречающего персонала. Далее установка на МС осуществляется буксировкой.

2.2 Отправление

При вылете экипаж ВС устанавливает назначенный органом ОВД код ответчика (SQUAWK) и активирует режим S приемоответчика при запросе на буксировку или выруливание (в зависимости от того, что раньше).

Выруливание ВС с МС 1-9 осуществляется буксировкой на место запуска двигателей.

Выруливание с МС 10-29 осуществляется на тяге собственных двигателей.

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

Воздушные суда общего назначения устанавливаются на проходные (самоходные) места стоянок, а при наличии буксировочного водила для данного типа ВС – на любые места стоянок, соответствующих геометрическим размерам этих ВС.

4. Зона стоянки для вертолетов

Вертолеты устанавливаются на проходные (самоходные) МС 10-24, а при наличии буксировочного водила – на любые места стоянок, соответствующих их геометрическим размерам.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Маркировка оси руления может быть невидима из–за снега и слякоти. Экипаж ВС может в любой момент запросить автомобиль сопровождения через диспетчера Вышки.

6. Ограничения при рулении

См. AD 2.1 UMKK-39, AD 2.1 UMKK-40.

7. Удаление ВС, потерявших способность двигаться

Организуется эксплуатантом ВС, а до его прибытия – КВС.

8. Ограничения полетов вертолетов

Взлет и посадка вертолетов производится, как правило, с/на ВПП.

Вертолеты при взлете «по-самолетному» выполняют взлет с ВПП.

Вертолетам разрешается выполнять взлет с площади маневрирования, места стоянки и посадку на площадь маневрирования, место стоянки с соблюдением установленных безопасных интервалов до препятствий.

Разрешается выполнение перемещения вертолета по запросу пилота с места стоянки на любую точку маневрирования или на ВПП (для взлета) и с ВПП (после посадки) на место стоянки.

- by the request of the flight crew.

Taxiing at night and in the day-time when visibility is 2000 m or less shall be carried out with navigation and landing lights on. Flashing anti-collision lights must be switched on in the day-time and at night from the beginning of engines start-up to their shutdown.

TWR controller controls ACFT movement about the aerodrome. ACFT taxiing and towing are PROHIBITED without the permission of TWR controller and steady two-way communication.

2.1 Arrival

After landing the flight crew shall:

- keep Mode S activated until ACFT is parked on the stand;

- set Mode A Code 2000 immediately after parking on the stand and before selecting OFF or STAND-BY mode.

ACFT taxiing into stands 10-24 shall be carried out under own engines power.

ACFT taxiing into stands 25-29 shall be carried out under own engines power to stop position of ACFT, stop of ACFT shall be executed by marshaller's instruction. Then taxiing into stand shall be carried out by towing.

2.2 Departure

Before departure the flight crew shall set transponder to Code (SQUAWK) assigned by ATS unit and activate Mode S when requesting clearance for towing or taxiing (whichever is earlier).

ACFT taxiing out of stands 1-9 shall be carried out by towing to engines start-up position.

ACFT taxiing out of stands 10-29 shall be carried out under own engines power.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

General aviation aircraft shall be parked onto the stands AVBL for taxiing under own engines power, and in the presence of tow bar for the given ACFT type – onto any stands conforming to the geometrical dimensions of these ACFT.

4. Parking area for helicopters

HEL shall be parked onto stands 10-24 (AVBL for taxiing under own engines power) and in case a tow bar is AVBL – onto any stands conforming to the geometrical dimensions of these HEL.

5. Apron - taxiing during winter conditions

Taxi guide line marking can be unseen due to snow and slush. The flight crew can request assistance of the "Follow-me" vehicle at any moment via TWR controller.

6. Taxing limitions

See AD 2.1 UMKK-39, AD 2.1 UMKK-40.

7. Removal of disabled aircraft

Recovery operation are arranged by the ACFT operator and prior to its arrival – by the pilot-in-command.

8. Helicopter traffic – limitation

Take-off and landing of HEL shall be executed, as a rule, from/on RWY.

Running take-off of HEL shall be carried out from RWY.

HEL are permitted to execute take-off from the manoeuvring area, stand and to execute landing onto the manoeuvring area, stand, observing the established safe intervals to obstacles.

Movement of HEL from stand to any manoeuvring point or to RWY (for take-off) or from RWY (after landing) to stand is permitted on request of the pilot.

При наличии на части ВПП метеорологических явлений или дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, пилоту вертолета может быть разрешен взлет или посадка в той части ВПП, где видимость соответствует минимуму.

При наличии на части ВПП препятствий, пилоту вертолета может быть разрешен взлет или посадка в свободной от препятствий части ВПП.

УМКК АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета, набора высоты и захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

Отклонения от указанных процедур разрешаются только по условиям обеспечения безопасности полетов.

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

Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

При наличии специальных метеорологических условий (сильный ветер, кучево-дождевые облака и т.д.) в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира корабля может отклониться от указанных процедур, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

2. Ограничения на взлет

2.1 Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра до 5 м/сек разрешается производить при следующих условиях:

- ВПП сухая или влажная;
- Ксц=0.5 и более;
- боковая составляющая ветра не более 5 м/сек.

2.2. Изменение направления полета (курса) ВС после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета (100) м/350 фт относительно уровня аэродрома.

2.3. Выполнение разворота ВС с высоты полета (100) м/350 фт до высоты (200) м/700 фт относительно уровня аэродрома производится с креном, не превышающим 15°.

2.4. Выполнение разворота ВС с высоты полета (200) м/700 фт относительно уровня аэродрома производится с креном 25° или угловой скоростью разворота 3 м/сек.

2.5. Минимальная скорость установившегося набора высоты не должна быть меньше (V_2+20) км/ч или меньше предписанной в РЛЭ ВС, если она имеет большее значение.

2.6. Соблюдение минимальной скорости набора высоты не требуется, если это приводит к превышению минимально допустимого угла атаки.

2.7. Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока:

- ВС не достигнет высоты (300) м/1000 фт относительно уровня аэродрома;
- установленный стандартный режим мощности не позволит с максимальной сертифицированной взлетной массой поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 4% при скорости, указанной выше в п.п. 2.5 и 2.6;
- траектория взлета, как при всех работающих двигателях, так и с учетом возможности отказа двигателя и периода времени, требуемого для развития полной мощности оставшимися двигателями, не обеспечивает пролет всех препятствий, находящихся под траекторией полета с достаточным запасом.

If meteorological conditions or smoke, deteriorating visibility to the value below the minimum are present on a part of RWY, HEL pilot can be permitted to take off from or to land onto the part of RWY where visibility conforms to the minimum.

If obstacles are present on a part of RWY, HEL pilot can obtain clearance to take off from or to land onto the part of RWY clear of obstacles.

UMKK AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

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

Deviations from the mentioned procedures are permitted only for flight safety reasons.

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

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

Under special weather conditions (under considerable wind, cumulonimbus clouds, etc.) in approach sector, ATS unit at its own discretion or on request of the pilot-in-command can deviate from the mentioned procedures if it is necessary for safety reasons.

2. Take-off restrictions

2.1. Take-off of aircraft with a tailwind component up to 5 m/s is allowed under the following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.5 or more;
- crosswind component is not more than 5 m/s.

2.2 Change of ACFT flight course after take-off is permitted only after reaching (100) m/350 ft AAL.

2.3 Turn of aircraft at flight height from (100) m/350 ft to (200) m/700 ft AAL shall be executed with a bank not exceeding 15°.

2.4 Turn of aircraft at flight height of (200) m/700 ft AAL shall be executed with a 25° bank or with angular speed of turn 3 m/s.

2.5 The minimum indicated air speed of the established climb must not be less than (V_2 + 20) km/h or that prescribed in the Aeroplane Flight Manual if it has greater value.

2.6 Maintaining the minimum indicated speed of climb is not required if it leads to exceeding the minimum permissible angle of attack.

2.7 The reduction of engines power shall not be applied until:

- the aircraft reaches (300) m/1000 ft AAL;
- the established standard power mode enables to maintain the established climb gradient of not less than 4% at a speed specified above in para 2.5 and 2.6 with maximum certified take-off mass;
- take-off flight path provides overflying of all obstacles located below the flight path with sufficient clearance both when all engines are operating normally and also taking into account possible engine failure and time necessary for the other engines to develop full power.

3. Специальные процедуры взлета

Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них (ICAO Doc 8168).

4. Ограничения на посадку

4.1 Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

- если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь, резина, масло и т.д. и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

- при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150 м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

- когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/с;

- когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/с;

- когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

4.2. При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже угла наклона глиссады ILS не разрешается.

УМКК АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

LVP вводятся для ВС, выполняющих точный заход на посадку по категории CAT II, а также для вылетов ВС в условиях дальности видимости на ВПП менее 550 м.

1.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Сообщение о введении процедур доводится органом ОВД до каждого экипажа ВС фразой: *«Действуют процедуры ограниченной видимости».*

Экипажам ВС, заходящим на посадку, гарантируется, что сигналы курсового и глиссадного радиомаяков защищены от помех при нахождении ВС на конечном участке захода на посадку.

Экипаж ВС, выполняющий точный заход на посадку в условиях ограниченной видимости, будет незамедлительно проинформирован о всех отказах любых компонентов средств для CAT II.

Прибывающим ВС интервал при заходе на посадку будет увеличен таким образом, чтобы при выходе ВС на конечный участок схемы захода на посадку критические зоны ILS были свободны.

Для вылетающих и прилетающих воздушных судов руление по перрону и по РД осуществляется за автомобилем сопровождения по запросу. При метеорологической видимости 350 м и менее использование автомобиля сопровождения обязательно.

Ответственность за несанкционированное занятие ВС ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

1.2 Посадка ВС в условиях ограниченной видимости

Экипаж ВС докладывает диспетчеру Вышки:

- посадку ВС;

- освобождение ВПП только после того, как ВС полностью пересечет нанесенную на РД маркировку места ожидания ВС перед ВПП или последний огонь желтого цвета осевой линии схода с ВПП по РД D, указывающий границу критической зоны ILS;

- прибытие ВС на место стоянки.

3. Special take-off procedures

Flight crews of aircraft shall apply two special take-off procedures: NADP 1 and NADP 2, and the pilot-in-command may use any of them for reaching necessary effect (ICAO Doc 8168).

4. Landing restrictions

4.1 The required noise abatement procedures shall not be observed over the overflown areas in the following cases:

- if there are ice, slush, water or mud, rubber, oil and etc. on RWY and friction coefficient in this case is 0.4 or less;

- under meteorological conditions when ceiling is below 150 m or horizontal visibility is less than 1800 m;

- when crosswind component on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;

- when tailwind component on RWY exceeds 2.5 m/s;

- when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that unfavourable weather conditions (for example, thunderstorms) may affect the aircraft approach and landing.

4.2. During instrument as well as visual approach, flying below the ILS glide path angle is not allowed.

UMKK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented for ACFT executing CAT II precision approach as well as for ACFT departures when RVR is less than 550 m.

1.1 Application of low visibility procedures

Each flight crew is informed of implementation of low visibility procedures by ATS unit using a phrase: *"Low visibility procedures in progress".*

Flight crews of ACFT executing approach procedure are guaranteed that LOC and GP signals are protected against interference when ACFT is on the final approach segment.

Flight crew of ACFT executing precision approach in low visibility conditions will be immediately informed of all failures of any components of facilities for CAT II.

The approach sequence interval for arriving ACFT will be increased in a way that ILS critical areas must be clear when ACFT establishes on the final approach track.

Taxiing of departing and arriving ACFT on the apron and via taxiways shall be executed after "Follow-me" vehicle on request. When meteorological visibility is 350 m or less, escort by "Follow-me" vehicle is mandatory.

The responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area is placed on the flight crew.

1.2 ACFT landing under low visibility procedures

Flight crew shall report TWR controller about the following:

- ACFT landing;

- RWY vacation only after the ACFT has completely crossed the runway-holding position marking painted on TWY or the last yellow light of rapid exit TWY D centre line showing the perimeter of ILS critical area;

- ACFT parking onto the stand.

1.3 Вылет ВС в условиях ограниченной видимости

Экипаж ВС докладывает диспетчеру Вышки:

- занятие линии предварительного старта;
- готовность к взлету.

Запрещается пересекать линию предварительного старта (критическую зону) без разрешения диспетчера Вышки.

Взлет ВС разрешается только от начала ВПП 06/24.

1.4 ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использование в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

Для захода на посадку в условиях ограниченной видимости по категории II используются: ВПП 24, оборудование ILS категории II (ВПП 24), огни приближения ОВИ - II (ВПП 24).

Для вылета в условиях ограниченной видимости используются ВПП 06/24 и огни ВПП 06/24.

1.5 Введение в действие LVP

RVR менее 550 м хотя бы в одной из трех точек измерения видимости на ВПП.

1.6 Прекращение действия LVP

RVR 550 м или более во всех трех точках измерения и ожидается дальнейшее улучшение.

2. Процедуры полетов по ППП в границах узлового диспетчерского района Калининград/Храброво

Основные стандартные процедуры вылета (SID), прибытия (STAR) и захода на посадку по приборам аэродрома Калининград/Храброво основаны на зональной навигации по спецификации RNAV 1 с использованием GNSS.

SID, STAR RNAV и процедуры захода на посадку применяются для ВС, имеющих сертифицированное оборудование и эксплуатируется пилотами ВС, имеющими соответствующий допуск.

Если выполнение SID, STAR RNAV и процедур захода на посадку не представляется возможным, пилот ВС обязан доложить об этом органу ОВД при первой радиосвязи. В этом случае, будет предоставлено радиолокационное векторение.

Для целей навигации могут быть использованы БПРМ К, ДПРМ KR, VORDME KRD.

Разрешается выполнение захода на посадку с применением визуального маневрирования на ВПП 06/24.

2.1 Вылетающие воздушные суда

До готовности к буксировке или запуску двигателей, экипаж ВС устанавливает связь с диспетчером Вышки для получения диспетчерского разрешения на вылет, условий выхода и сообщает следующую информацию:

- позывной воздушного судна;
- номер стоянки;
- аэродром назначения;
- эшелон полета (согласно FPL);
- актуальный индекс информации АТИС.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах стандартного маршрута вылета (SID) или выдерживание стандартного маршрута вылета не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом органу ОВД и получить другие условия маневрирования после взлета.

2.2 Запуск двигателей и руление

Запуск двигателей (включая опробование) и передвижение ВС по аэродрому осуществляется по разрешению диспетчера Вышки.

Прогрев двигателей производится по разрешению диспетчера Вышки на линии предварительного старта или линии исполнительного старта.

1.3 ACFT departure under low visibility procedures

Flight crew shall report TWR controller about the following:

- reaching the runway-holding position;
- readiness for take-off.

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

ACFT take-off is cleared only from RWY 06/24 beginning.

1.4 RWY and appropriate equipment approved to support low visibility procedures

RWY 24, CAT II ILS (RWY 24), LIH – II approach lights (RWY 24) are AVBL for CAT II approach operations in low visibility conditions.

RWY 06/24 and RWY 06/24 lights are AVBL for departure in low visibility conditions.

1.5 Implementation of low visibility procedures

RVR is less than 550 m at least at one of the three observation points.

1.6 Cancellation of low visibility procedures

RVR is 550 m or above at all three observation points and further improvement is expected.

2. Procedures for IFR flights within Kaliningrad/ Khrabrovo TMA

Main SID, STAR and instrument approach procedures of Kaliningrad/Khrabrovo aerodrome are based on RNAV 1 (GNSS).

SID, STAR RNAV and instrument approach procedures are available for ACFT with certified equipment, operated by flight crews having appropriate approval.

If unable to maintain the assigned SID, STAR RNAV or instrument approach procedures, flight crew must report this to ATS unit on initial radio contact. In this case radar vectoring will be provided.

LMM K, LOM KR, VORDME KRD can be used for navigational purposes.

RWY 06/24 is AVBL for executing visual approach.

2.1 Departing ACFT

Before ACFT is ready for engines start-up or towing flight crew shall establish communication with TWR controller to obtain departure clearance and departure instructions and report the following information:

- ACFT call sign;
- stand number;
- destination aerodrome;
- flight level (according to FPL);
- latest ATIS information code letter.

If flight crew has no information on SID parameters or if unable to maintain the assigned SID, flight crew must report this to the ATS unit and receive other instructions for manoeuvring after take-off.

2.2 Engines start-up and taxiing

Engines start-up (including run-up) and movement of ACFT about the aerodrome shall be executed by TWR controller's clearance.

Engines warm-up shall be executed at the runway-holding position or at the line-up position by TWR controller's clearance.

Буксировка, руление на аэродроме осуществляется по осевым линиям РД и маршрутам руления по перронам. Движение ВС по площади маневрирования, движение ВС и спецмашин по ВПП осуществляется только по разрешению диспетчерского органа ОВД.

Выруливание со стоянки и заруливание на стоянку осуществляется по сигналам специалиста инженерно-авиационной службы.

При любых условиях, по требованию экипажа обеспечивается лидирование ВС по перрону автомобилем сопровождения с момента выруливания со стоянки при вылете и до окончания заруливания на стоянку при прилете.

На стоянки 1-9 заруливание осуществляется на тяге собственных двигателей, выруливание - буксировкой.

2.3 Взлет, набор высоты

Назначенное экипажу ВС время взлета должно выдерживаться с точностью до 1 мин.

Перед разрешением на взлет условия выхода могут быть скорректированы органом ОВД.

Взлет не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятое решение о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

Взлет с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока по запросу экипажа или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятое решение о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

При установлении связи с диспетчером ДПП в режиме набора высоты пилот ВС обязан доложить о выполнении взлета, назначенном стандартном маршруте вылета (SID) или назначенном курсе полета или направлении на ПОД, занимаемую высоту (эшелон полета).

Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования после взлета возможно применение радиолокационного векторения и/или процедуры «Прямо на».

2.4 Прилетающие ВС

Стандартный маршрут прибытия (STAR) и ВПП посадки назначается органом ОВД.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах стандартного маршрута прибытия (схемы захода на посадку) или выдерживание маршрута (схемы) не представляется возможным, экипаж обязан запросить векторение для захода на посадку.

Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с органом ОВД.

Для ожидания очереди захода на посадку могут использоваться зоны ожидания.

Снижение и подход осуществляется:

- по установленным стандартным маршрутам (STAR) и схемам захода на посадку;
- с применением процедуры "Прямо на";
- методом радиолокационного векторения;
- по указанию органа ОВД.

В целях регулирования интервалов между ВС органом ОВД экипажам ВС могут задаваться режимы приборных (IAS) и вертикальных скоростей.

Применяются следующие команды для регулирования поступательных скоростей:

- «максимальная скорость» – экипаж ВС выдерживает максимально разрешенную РЛЭ приборную скорость;

Towing and taxiing at the aerodrome shall be carried out along TWY centre lines and along taxi routes on aprons. Movement of aircraft on the AD manoeuvring area, movement of aircraft and special vehicles on RWY shall be carried out only by ATS unit clearance.

Taxiing into/out of stands is guided by signals of the aerodrome engineering service specialist.

Under any conditions, on flight crew's request, escort of ACFT by "Follow-me" vehicle is provided on the apron from the moment of taxiing out of the stand during departure and till the moment of parking on the stand after arrival.

Taxiing into stands 1-9 shall be executed under own engines power, taxiing out - by towing.

2.3 Take-off and climb

When flight crew is assigned take-off time, the assigned time must be observed with accuracy of up to 1 minute.

Departure instructions can be adjusted by the ATS unit before issuing take-off clearance.

Take-off not from the beginning of RWY shall be carried out upon flight crew's request or at the initiative of the appropriate ATS unit. The responsibility for taking the decision to carry out such take-off is placed on the pilot-in-command.

Downwind take-off shall be carried out for the purpose of expediting air traffic flow upon flight crew's request or at the initiative of the appropriate ATS unit. The responsibility for taking the decision to carry out such take-off is placed on the pilot-in-command.

When establishing radio contact with APP controller during climb, flight crew must report take-off execution, assigned SID, heading or direction to CRP, altitude (flight level) to be reached.

Radar vectoring and/or "Direct to" procedure can be applied to ensure established separation intervals after take-off.

2.4 Arriving ACFT

STAR and RWY of landing are assigned by the ATS unit.

If flight crew has no information on STAR (approach procedure) parameters or if unable to maintain the assigned STAR (approach procedure), flight crew must request vectoring for approach.

Flight crew must listen to the current ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with ATS unit.

Holding areas can be used to provide approach sequence.

Descent and approach shall be executed as follows:

- along STAR and instrument approach procedures;
- by applying "Direct to" procedure;
- by radar vectoring;
- by ATS unit instructions.

ATS unit can assign IAS and vertical speed to ACFT to control intervals between aircraft.

The following instructions are applied to control forward speeds:

- "maximum speed" – flight crew shall maintain maximum IAS, allowed by the Aeroplane Flight Manual;

- «минимальная скорость чистого крыла» - экипаж ВС выдерживает минимально разрешенную РЛЭ приборную скорость без выпуска механизации и шасси;

- «минимальная скорость захода» экипаж ВС уменьшает скорость выпуском шасси и выпуском механизации крыла в промежуточном положении;

- указание конкретной скорости, кратной 20 км/ч (10 узлов).

Примечание: *В случае невозможности выполнить указание органа ОВД по выдерживанию заданной скорости КВС обязан немедленно сообщить об этом соответствующему органу ОВД.*

Во всех случаях регулирование скорости должно быть закончено до удаления 7 км от ВПП посадки на конечном этапе захода на посадку.

Посадка с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока ВС по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятое решение о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

2.5 Заход на посадку по ППП

Основным типом захода на посадку по приборам является заход по ILS.

Информацию о возможности захода по ILS экипаж ВС получает из сводки АТИС. При намерении выполнить заход, отличный от ILS, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру ДПП и получить подтверждение.

После получения разрешения на заход экипаж ВС выполняет снижение с соблюдением профиля опубликованной процедуры захода на посадку.

При векторении разрешение на заход будет выдано одновременно с последним заданным курсом, в этом случае экипаж ВС выдерживает разрешенную органом ОВД высоту до входа в глиссаду.

Особенности при заходе на посадку по GNSS

При выполнении захода на посадку по GLS, RNP экипаж ВС информирует диспетчера Вышки о резервной системе захода на посадку.

При невозможности выполнить посадку по системе спутниковой навигации экипаж ВС информирует диспетчера Вышки о решении на продолжение захода на посадку по резервной системе или об уходе на второй круг.

Контроль работоспособности GNSS при выполнении заходов на посадку осуществляется органом ОВД с помощью оборудования GBAS.

При необеспечении выполняемой операции орган ОВД информирует об этом экипаж ВС и рекомендует заход по резервной системе.

2.6 Уход на второй круг

При уходе на второй круг экипаж обязан немедленно доложить об этом органу ОВД.

Для обеспечения повторного захода на посадку может применяться радиолокационное векторение.

3. Процедуры наблюдения ОВД

Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очерёдности захода на посадку, оказания навигационной помощи экипажу воздушного судна может применяться векторение.

Во всех случаях, при прерывании или прекращении ОВД на основе систем наблюдения, экипаж ВС будет проинформирован о прекращении обслуживания на основе систем наблюдения.

- "minimum clean speed" – flight crew shall maintain minimum IAS, allowed by the Aeroplane Flight Manual without extending wing devices and landing gear;

- "minimum approach speed" – flight crew shall reduce speed by extending landing gear and wing devices into intermediate position;

- specific speed divisible by 20 km/h (10 kt).

Note: *If unable to carry out ATS unit instruction to maintain the assigned speed, the pilot-in-command must report it to the appropriate ATS unit immediately.*

Speed control must be terminated on final approach segment before the distance of 7 km from RWY of landing.

Downwind landing shall be carried out for the purpose of expedition of ACFT flow upon flight crew's request or at the initiative of the appropriate ATS unit. The responsibility for taking the decision to carry out such landing shall be rested on the pilot-in-command.

2.5 IFR approach

The basic type of instrument approach is ILS approach.

Flight crew shall obtain information on the possibility to execute ILS approach from ATIS broadcast. If flight crew intends to execute an approach other than ILS approach, flight crew must report this to APP controller and obtain clearance.

After obtaining approach clearance flight crew shall execute descent observing profile of the published approach procedure.

In case of vectoring, approach clearance is issued simultaneously with the last assigned heading, in this case flight crew shall maintain the altitude cleared by ATS unit until intercepting the glide path.

Peculiarities of GNSS approach

When executing GLS, RNP approach flight crew shall inform TWR controller about backup approach procedure.

If unable to execute GLS, RNP approach, flight crew shall inform TWR controller about the decision to continue executing approach using a backup approach procedure or execute missed approach.

When ACFT execute approach, ATS unit provides control of GNSS serviceability using GBAS equipment.

If unable to provide execution of approach procedure, ATS unit informs flight crew about it and recommends to carry out the backup approach procedure.

2.6 Missed approach procedure

In case of missed approach flight crew must immediately report it to ATS unit.

Radar vectoring may be applied to provide missed approach.

3. ATS surveillance procedures

Radar vectoring can be applied to provide the established separation intervals, air traffic flow management, regulation of approach sequence, navigation assistance to the flight crew.

In all cases, when ATS based on surveillance systems is suspended or terminated, flight crew will be informed of termination of service based on surveillance systems.

4. Радиолокационные процедуры в узловом диспетчерском районе Калининград/Храброво

Радиолокационный контроль и ОВД в районе аэродрома осуществляется с использованием первичного и вторичного обзорного радиолокатора.

5. Потеря радиосвязи

При потере (отказе) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6.1 АИП России, устанавливает код ответчика 7600.

Во всех случаях экипаж может:

- прослушивать на частоте ДПРМ KR информацию и указания органа ОВД,
- использовать мобильную связь:

Диспетчер "Вышка"	+7 (4012) 579936
Диспетчер "Подход"	+7 (4012) 579931
Руководитель полетов	+7 921 850 0968
	+7 (4012) 579930

5.1 Прибытие

Воздушное судно, утвержденное для RNAV 1

a) Если STAR был назначен и экипаж подтвердил его, необходимо установить код ответчика 7600, продолжить полет в соответствии с планом полета по маршруту и следовать назначенному STAR, затем выполнить (ILS или VOR) заход и посадку. Снижение производится в соответствии с вертикальными ограничениями, указанными на карте захода на посадку.

b) Если STAR был назначен и экипаж подтвердил его и было инициировано векторение, необходимо установить код ответчика 7600 и продолжить полет в течение 2 минут (от установки 7600) на назначенном курсе и на последней назначенной и подтвержденной экипажем высоте (эшелоне полета).

Затем продолжить полет прямо на IF и выполнить (ILS или VOR) заход и посадку. Снижение осуществляется в соответствии с вертикальными ограничениями, указанными на карте захода на посадку.

c) Если STAR не был назначен, необходимо установить код ответчика 7600 и продолжить полет в соответствии с планом полета по маршруту. После этого выполнить (ILS или VOR) заход и посадку. Снижение осуществляется в соответствии с вертикальными ограничениями, указанными на карте захода на посадку.

Воздушное судно, не утвержденное для RNAV 1

Установить код ответчика 7600.

Сохранять последний назначенный и подтвержденный эшелон полета (высоту).

a) Следовать на БПРМ K, выполнить вход в зону ожидания над БПРМ K и продолжать полет в зоне со снижением согласно опубликованной схеме, затем произвести заход на посадку по ILS на ВПП 06.

b) Следовать на ДПРМ KR, выполнить вход в зону ожидания над ДПРМ KR и продолжать полет в зоне со снижением согласно опубликованной схеме, затем произвести заход на посадку по ILS на ВПП 24.

При невозможности произвести посадку на аэродроме назначения командир ВС имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром на специально установленных для полетов без радиосвязи эшелонах (FL140, FL150 или FL240, FL250) в зависимости от направления полета.

5.2 Вылет

Установить код ответчика 7600.

a) Продолжить выполнение назначенного и подтвержденного SID. Через 2 минуты после установки кода ответчика 7600, набирать эшелон полета, указанный в плане полета. После окончания SID продолжить полет согласно плану полета по маршруту.

4. Radar procedures within Kaliningrad/Khrabrovo TMA

Radar control and ATS in TMA are provided using primary and secondary surveillance radars.

5. Communication failure

In case of radio communication failure flight crew shall follow communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and AIP Russia section ENR 1.6.1 setting SSR transponder to code 7600.

In all cases the flight crew can:

- monitor information and instructions of ATS unit on LOM KR frequency;
- use mobile communication:

TWR controller	+7 (4012) 579936
APP controller	+7 (4012) 579931
Flight Control Officer	+7 921 850 0968
	+7 (4012) 579930

5.1 Arrival

ACFT approved for RNAV 1 operations

a) If STAR was assigned and acknowledged by the flight crew, set SSR transponder to code 7600 and continue the flight in accordance with flight plan along the assigned STAR, then execute (ILS or VOR) approach and landing. Descent shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on the Instrument Approach Chart (IAC).

b) If STAR was assigned and acknowledged by flight crew and vectoring was initiated, set SSR transponder to code 7600 and for the next 2 minutes from the moment code 7600 was set on SSR transponder continue the flight on the last assigned heading at the last assigned and acknowledged altitude (FL).

Then proceed directly to IF and execute (ILS or VOR) approach and landing. Descent shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on the Instrument Approach Chart (IAC).

c) If STAR was not assigned, set SSR transponder to code 7600 and continue the flight in accordance with flight plan, then execute (ILS or VOR) approach and landing. Decent shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on the Instrument Approach Chart (IAC).

ACFT not approved for RNAV 1 operations

Set SSR transponder to code 7600.

Maintain last assigned and acknowledged FL (altitude).

a) Proceed to LMM K, enter holding area over LMM K and hold descending in accordance with the published procedure, then execute ILS approach to RWY 06.

b) Proceed to LOM KR, enter holding area over LOM KR and hold descending in accordance with the published procedure, then execute ILS approach to RWY 24.

If unable to land at the destination aerodrome, pilot-in-command has the right to make the decision to proceed to the alternate aerodrome at FL specially established for flights without radio communication - FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on flight direction.

5.2 Departure

Set SSR transponder to code 7600.

a) Continue to fly along the assigned and acknowledged SID. 2 minutes after setting SSR transponder to code 7600 climb to FL indicated in flight plan. After terminating SID, proceed according to flight plan.

b) При радиолокационном векторении, полет продолжается на назначенном курсе в течение 2 минут от установки кода ответчика 7600, далее следовать на точку выхода из узлового диспетчерского района подхода с набором эшелона полета указанного в плане полета. После выхода из узлового диспетчерского района следовать согласно плану полета по маршруту.

5.3 Отказ связи после ухода на второй круг

Воздушное судно, утвержденное для RNAV 1

Установить код ответчика 7600.

Выполнить заход на посадку согласно опубликованным схемам для RNAV.

Воздушное судно, не утвержденное для RNAV 1

Установить код ответчика 7600.

Выполнить заход на посадку согласно опубликованным схемам:

- на ВПП 06 через БПРМ К;

- на ВПП 24 через ДПРМ КR.

При невозможности произвести посадку на аэродроме назначения командир ВС имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром на специально установленных для полетов без радиосвязи эшелонах (FL140, FL150 или FL240, FL250) в зависимости от направления полета.

5.4 Отказ связи в условиях полета по ПВП

Установить код ответчика 7600.

Воздушное судно следует по плану полета по маршруту до аэродрома первой посадки.

6. Процедуры полетов по ПВП в границах узлового диспетчерского района Калининград/Храброво

Вход в CTR 1 осуществляется после получения разрешения от органа ОВД. Установление радиосвязи с диспетчером ДП Вышка необходимо произвести не позднее пересечения границы CTR 1.

Экипаж ВС должен прослушать сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ОВД.

В случае невозможности входа в CTR 1 ВС должно ожидать разрешения на вход за пределами CTR 1.

В случае невозможности захода на посадку после входа в CTR 1 возможно направление ВС в зоны ожидания.

УМКК АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Орнитологическая обстановка в районе аэродрома

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц. Близость Балтийского моря, Куршского залива и наличие заболоченных участков способствуют скоплению различных видов птиц.

На исполнительном старте при получении информации от органа ОВД об усложнении орнитологической обстановки командир ВС обязан оценить возможность безопасного взлета. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами.

При подходе к аэродрому для посадки и получении информации от органов ОВД о сложной орнитологической обстановке, командиру ВС:

- оценить возможность безопасного выполнения захода на посадку и посадки;

- усилить осмотрительность;

- включить фары;

- повысить контроль за параметрами работы двигателей;

- при необходимости уйти на второй круг.

b) If radar vectoring was applied, for the next 2 minutes after setting SSR transponder to code 7600 continue the flight on the assigned heading, then proceed to TMA exit point climbing to FL indicated in flight plan. After leaving TMA proceed according to flight plan.

5.3 Communication failure after missed approach

ACFT approved for RNAV 1 operations

Set SSR transponder to code 7600.

Execute approach in accordance with the published RNAV procedures.

ACFT not approved for RNAV 1 operations

Set SSR transponder to code 7600.

Execute approach in accordance with the published procedures:

- RWY 06: proceed via LMM K;

- RWY 24: proceed via LOM KR.

If unable to land at the destination aerodrome, the pilot-in-command has the right to make the decision to proceed to the alternate aerodrome at FL specially established for flights without radio communication – FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on flight direction.

5.4 Communication failure during VFR flight

Set SSR transponder to code 7600.

ACFT shall proceed along the route as per the flight plan to the aerodrome of first landing.

6. Procedures for VFR flights within Kaliningrad/ Khrabrovo TMA

Entry into CTR 1 shall be executed after obtaining clearance from ATS unit. Radio communication with TWR controller must be established before crossing CTR 1 boundary.

Flight crew must listen to the latest ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with ATS unit controller.

If unable to enter CTR 1, aircraft must hold outside CTR 1 until entry clearance is obtained.

If unable to execute approach after entering CTR 1, ACFT can be directed to holding area.

UMKK AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome

Ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is specified by seasonal and daily bird migration. The proximity of the Baltic Sea, Kurshskiy Bay and availability of marshy areas make it possible for different bird species to gather.

At line-up, upon receiving the information on complication of the ornithological situation from ATS unit, the pilot-in-command must evaluate the possibility of safe take-off. Take-off under such conditions shall be carried out with landing lights switched on.

When executing approach to the aerodrome, having obtained information from ATS units about the dangerous ornithological situation, pilot-in-command shall:

- evaluate the possibility to carry out safe approach and landing;

- increase caution;

- switch on landing lights;

- increase control over engines performance parameters;

- carry out missed approach, if necessary.

При невозможности обойти зону сложной орнитологической обстановки командиру ВС рекомендуется возвратиться в пункт вылета или произвести посадку на запасном аэродроме.

2. Сезонная миграция

Сезонная миграция проходит весной (март-май) и осенью (август-октябрь). Сезонные перелёты птиц на высотах до 3000 м (FL100).

3. Суточная

Наибольшую опасность представляет суточная миграция в утренние и вечерние часы на высотах до 400 м/1400 фт.

4. Передача информации

Информация об орнитологической обстановке передается по каналу вещания АТИС и при необходимости через диспетчера ОВД. В случае усложнения орнитологической обстановки в районе аэродрома возможно кратковременное включение в сводку АТИС дополнительной конкретизирующей информации об особенностях орнитологической обстановки.

If unable to avoid bird hazardous area, pilot-in-command should return to the point of departure or carry out landing at the alternate aerodrome.

2. Seasonal bird migration

Seasonal migration takes place in spring (March-May) and in autumn (August-October). Seasonal bird migrations are at heights up to 3000 m (FL100).

3. Daily bird migration

Daily bird migration is the most hazardous in the morning and evening hours at heights up to 400 m/1400 ft.

4. Information broadcast

Information on ornithological situation is broadcasted via ATIS and, if necessary, via ATS unit controller. In case when ornithological situation in the vicinity of the aerodrome becomes complicated, ATIS will include additional specific short-duration information on peculiarities of ornithological situation.

УМКК АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ

UMKK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UMKK-31 AD 2.1 UMKK-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO. Type A RWY 06	AD 2.1 UMKK-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO. Type A RWY 24	AD 2.1 UMKK-34
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 24	AD 2.1 UMKK-37
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UMKK-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UMKK-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UMKK-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UMKK-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 UMKK-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 24	AD 2.1 UMKK-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 UMKK-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 24	AD 2.1 UMKK-72
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 UMKK-73
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 24	AD 2.1 UMKK-74
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 UMKK-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 24	AD 2.1 UMKK-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 24	AD 2.1 UMKK-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 UMKK-91
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 24	AD 2.1 UMKK-92
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 06	AD 2.1 UMKK-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II, LOC Z RWY 24	AD 2.1 UMKK-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 06	AD 2.1 UMKK-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II, LOC Y RWY 24	AD 2.1 UMKK-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 06	AD 2.1 UMKK-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II, LOC X RWY 24	AD 2.1 UMKK-102
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W CAT I/II, LOC W RWY 24	AD 2.1 UMKK-103
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR Z RWY 06	AD 2.1 UMKK-105
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR Z RWY 24	AD 2.1 UMKK-106
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR Y RWY 24	AD 2.1 UMKK-107
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR X RWY 06	AD 2.1 UMKK-109
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR X RWY 24	AD 2.1 UMKK-110
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 06	AD 2.1 UMKK-111
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 24	AD 2.1 UMKK-112
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 24	AD 2.1 UMKK-113
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 06/24	AD 2.1 UMKK-115
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 06	AD 2.1 UMKK-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 24	AD 2.1 UMKK-140
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 24	AD 2.1 UMKK-141
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 06	AD 2.1 UMKK-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 06	AD 2.1 UMKK-148
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 24	AD 2.1 UMKK-149
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 06	AD 2.1 UMKK-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 24	AD 2.1 UMKK-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 06	AD 2.1 UMKK-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 24	AD 2.1 UMKK-158