АД 2. АЭРОДРОМЫ
AD 2. AERODROMES

УНАА АБАКАН
UNAA ABAKAN

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

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	534424с 0912307в. В центре ВПП 534424N 0912307E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	4.5 км СЗ центра г. Абакана 4.5 KM NW of the centre of Abakan
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	832 фт/ 253 м/25.4°C 832 FT/ 253 M/25.4°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	- 40 м - 40 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	3°В (2021)/6'З 3°E (2021)/6'W
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Аэропорт Абакан» Россия, 655131, Республика Хакасия, г. Абакан, пр-т Дружбы Народов, д. 59, Литер АА1А2А3 “Abakan Airport” JSC 59AA1A2A3, Prospekt Druzhby Narodov, Abakan, Republic of Khakassiya, 655131, Russia Тел./Tel: (390-2) 28-20-01, (390-2) 35-70-42 Факс/Fax: (390-2) 28-20-01 E-mail: info@abakan.aero AFTN: УНААААПДУ / UNAAAPDU, УНААААПБФ / UNAAAPBF
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

УНАА АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UNAA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0100-1000 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0100-1000 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, (390-2) 29-65-45 H24, (390-2) 29-65-45
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с, (390-2) 28-20-46 H24, (390-2) 28-20-46
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	Тм = UTC + 7 часов LT = UTC + 7 HR

УНАА АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UNAA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/- TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT/-
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	ТЗ «МЕКО» - 2 шт. (900л/мин), ТЗА-40 - 3 шт. (1200 л/мин), ТЗА-22 - 2 шт. (900 л/мин) TZ-“MEKO” Fuel Tanker Truck - 2 units (avg. fuel flow 900 l/min) TZA-40 Fuel Tanker Truck - 3 units (avg. fuel flow 1200 l/min), TZA-22 Fuel Tanker Truck - 2 units (avg. fuel flow 900 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	нет NIL

УНАА АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UNAA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту, гостиницы в г. Абакане Hotel at the airport, hotels in Abakan
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, троллейбус Bus, taxi, trolleybus
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Здравпункт, служба скорой помощи, больницы в г. Абакане Medical post, ambulance service, hospitals in Abakan
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются банкоматы Cash machines AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УНАА АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UNAA AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 7 CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Тягач колёсный КРАЗ-258 – 2 ед.; Тракторы и бульдозеры МТЗ-82 – 1 ед., ДТ-75 – 1 ед; Компрессор ЗИФ-55; Аэродромный подвижной агрегат АПА-35; Автономный дизельный генератор АСДА-200; Стреловой автомобильный кран КС-3577-4; Автомобиль для руководителя АСР с радиостанцией «Соболь» 2834 VX. Также имеются: Техническая аптечка; Трос буксировочный; Аварийная аптечка с комплектом АПТП; Водило буксировочное; Тягач ЗИЛ-131 для техаптечки АПТП. Дополнительное оборудование: шпалы деревянные, щиты из досок, плиты ж/б, кирпич стандартный, стремянки. KrAZ-258 wheel tractor - 2 units; MTZ-82 tractor - 1 unit, DT-75 bulldozer -1 unit; ZIF-55 compressor; APA-35 mobile power unit; ASDA-200 self-contained diesel generator; KS-3577-4 truck crane; GAZ "Sobol" 2834 VX vehicle equipped with radio station for chief of emergency and rescue operations. Also AVBL: maintenance kit; tow rope; emergency maintenance kit that includes ACFT lifting bag set; tow bar; ZIL-131 tow truck for maintenance kit, ACFT lifting bag. Additional equipment: wooden sleepers, wooden mats, reinforced concrete slabs, standard size bricks, stepladders.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL

4.	Примечания Remarks	На АД отсутствуют аварийные пневмотканевые подъемники для эвакуации широкофюзеляжных ВС иностранного производства. В случае необходимости указанные средства предоставляются эксплуатантами воздушных судов. Прием ВС с более высокой категорией УТПЗ по предварительному согласованию. Emergency lifting bags for removal of disabled wide-body foreign-made ACFT are not AVBL at the aerodrome. The mentioned above equipment is provided by the ACFT operator, if required. Arrival of ACFT requiring higher category for fire fighting - by prior arrangement.

УНАА АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UNAA AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь: очистка ВПП на всю длину и ширину искусственного покрытия, включая смещенный порог, уширения и 10 м от границ ВПП, РД А, МС 1 – 6, 12 с маршрутами руления на перроне, МР E, МР F, МР G, очистка огней ССО ВПП, подготовка зон КРМ и ГРМ по заявке. 2-я очередь: очистка РД B, C, МС 7 – 11, МР D, вертолетного квадрата, РД на ширину 10 м от границ. 3-я очередь: очистка МС 13 – 16, спланированной части ЛП на ширину 10 м от границ ВПП, периметровой дороги, уборка и вывоз снежных валов. 1. RWY over full length and width of the paved surface, including DTHR, turn pads and 10 m from RWY edges, TWY A, stands 1-6, 12 including taxi routes to/from the indicated stands on the apron, Route E, Route F, Route G, RWY LGT, LOC and GP areas – O/R. 2. TWY B, TWY C, stands 7-11, Route D, Helipad (square 27x27 m), TWY to a width of 10 m from TWY edges. 3. Stands 13-16, graded portion of the RWY strip to a width of 10 m from RWY edges, perimeter road, removal and disposal of snow banks.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон / Apron – асфальтобетон / Asphalt-Concrete МС / Stands: 1-11, 2A, маршруты руления / Taxi Routes D, E, F, G – PCN 51/F/B/X/T; 12 – PCN 46/F/B/X/T; 13-16 – PCN 17/F/B/X/T.
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: A, B, C – 23 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 51/F/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Alimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УНАА АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

UNAA 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	Указательные знаки в местах входа на МС, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to stands, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка смещенных порогов ВПП, зон приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД, края РД, участки сопряжения РД и ВПП на всех РД. Marking of RWY DTHR, TDZ, CL, fixed distances, side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; TWY centre line on all taxiways.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УНАА АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

UNAA 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

УНАА AD 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

UNAA AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Абакан Среднесибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Abakan Aeronautical Meteorological Center Central Siberian Branch of FSBI (FSBE) “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	АМЦ Абакан, 24 часа Abakan Aeronautical Meteorological Center, 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 3 часа TREND 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	МетАвиа Брифинг Устная консультация по запросу экипажа, инструктаж дежурной смены диспетчеров ОВД. Передача полетной документации в электронном виде (по запросу). MetAvia Briefing Verbal consultation upon request of the flight crew, briefing conducted by controllers of the duty shift of the ATS unit. Flight information in electronic form is provided upon request.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	TAF/TAF AMD, GAMET/GAMET AMD, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, предупреждения, предупреждение о сдвиге ветра по аэродрому вылета, карты ОЯП, карты температуры и ветра по высотам. Рус, анг TAF/TAF AMD, GAMET/GAMET AMD, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, warnings, wind shear warnings for aerodrome of departure, Significant Weather forecast charts (SIGWX), 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	Кольцевые карты погоды, карты высоты тропопаузы, максимального ветра, карты ОЯП, снимки ИСЗ, схемы прогностического смещения радиозонда, донесения с борта ВС, информация с метеостанций «штормовые кольца», TAF/TAF AMD, GAMET/GAMET AMD, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, местные регулярные и специальные сводки погоды, предупреждения, предупреждение о сдвиге ветра по аэродрому вылета, метеоинформация по запросу, S, U_{85-20}, P_{85-20}, SWH, SWM, T, WS, WV. Surface weather maps; tropopause maps (height, jet core); Significant Weather forecast charts (SIGWX); satellite images; radiosonde (weather balloon) trajectories forecast charts; air-reports, information from storm ring observatories, TAF/TAF AMD, GAMET/GAMET AMD, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, local routine and special reports, warnings, wind shear warnings for aerodrome of departure, meteorological information O/R, S, U_{85-20}, P_{85-20}, SWH, SWM, T, WS, WV.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	АРМ Метеоролог ГИС-Метео, UniMAS, АМИС-РФ. Automated workstation – an individual set of hardware and software designed to automate meteorological forecasting on the basis of GIS Meteo software, UniMAS, Automated Meteorological Information System (AMIS-RF).
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	СДП, ДПК TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УНАА АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UNAA AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер Designation RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE BRG 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 APP RWY
1	2	3	4	5	6
02	024°42'31" 022°	3250x45	PCN 80/F/B/X/T Asphalt-Concrete	534336.45N 0912229.72E 534511.93N 0912343.86E -39.5 M	THR 830 FT / 252.9 M
20	204°43'31" 202°	3250x45	PCN 80/F/B/X/T Asphalt-Concrete	534511.93N 0912343.86E 534336.45N 0912229.72E -39.5 M	THR 823 FT / 251.0 M
Displaced THR 02				534350.96N 0912240.97E ––– -39.5 M	DTHR 831 FT / 253.4 M DTDZ 831 FT / 253.4 M
Displaced THR 20				534504.76N 0912338.28E ––– -39.5 M	DTHR 825 FT / 251.3 M DTDZ 825 FT / 251.4 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
- 0.061%	нет/NIL	нет/NIL	3550x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
+ 0.061%	нет/NIL	нет/NIL	3550x300	нет/NIL	

УНАА АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UNAA 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
02	3250	3250	3250	2756	РДР, РДВ, РДПВ без учета смещенных порогов TORA, TODA, ASDA (excluding DTHR)
20	3250	3250	3250	3006	РДР, РДВ, РДПВ без учета смещенных порогов TORA, TODA, ASDA (excluding DTHR)
From TWY B	2873	2873	2873	–	РДР, РДВ, РДПВ без учета смещенных порогов TORA, TODA, ASDA (excluding DTHR)

УНАА АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UNAA 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
02	CAT I 900 M LIH	зеленые green зеленые green	PAPI left/2°40’	нет NIL	нет NIL	3250 M, 60 M 494 M red 2158 M white last 598 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
20	SALS 421 M LIL	– зеленые green	PAPI left/3°10’	нет NIL	нет NIL	3250 M, 60 M 244 M red 2448 M white last 552 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УНАА АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UNAA 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	Анемометр (2 шт.) 360 м от смещенного порога ВПП 02, (2 шт.) 360 м от смещенного порога ВПП 20. Заградительные парные огни красного цвета. Anemometers: 2 at 360 M from DTHR 02; 2 at 360 M from DTHR 20. Pairs of red obstacle lights.
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: Синие на всех РД, 3 м от края РД через 60 м, на закруглениях через 15 м. Осевые: нет. Edge: blue lights on all TWY, 3 M from TWY edge at uniform longitudinal intervals of 60 M; lights are spaced at intervals of 15 M on curves. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УНАА АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UNAA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	534439.95с 0912329.52в –––– 534439.95N 0912329.52E –––––
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	824 фт / 251.3 м 824 FT / 251.3 M
3.	Зона TLOF плюс FATO, размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	TLOF: круг диаметром 21 м; FATO: круг диаметром 26 м, асфальтобетон, PCN 51/F/B/X/T, дневная маркировка. TLOF: circle 21 m in diameter; FATO: circle 26 M in diameter, Asphalt-Concrete, PCN 51/F/B/X/T, day marking.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	055.36°/235.36°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	РДВ 26 м, РПД 26 м TODA 26 M, LDA 26 M
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УНАА АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UNAA AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Диспетчерская зона Абакан / Abakan CTR: 531904N 0913930E – далее по часовой стрелке по дуге радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at 534430N 0912306E - 533713N 0920719E - 532500N 0913300E - 531904N 0913930E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Диспетчерская зона Абакан / Abakan CTR: От земли до FL100 GND – FL100
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Абакан-Круг рус, анг Abakan-Radar RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	6000 фт/ (1580) м 6000 FT/ (1580) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНАА АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UNAA 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		129.000	к/с H24	Резервная частота Reserve FREQ
		121.500		Аварийная частота Emergency FREQ
ДПК TWR	Абакан-Круг Abakan-Radar	134.300	к/с H24	Доп. выполняет функции Руления. Рус, анг Additionally serves as Taxiing. RUS, ENG
СДП TWR	Абакан-Старт Abakan-Start	122.000	к/с H24	Управляет взлетом/посадкой ВПП 02. Рус, анг Controls take-off/ landing operations from/on RWY 02. RUS, ENG
АТИС ATIS	Абакан-АТИС Abakan-ATIS	126.200	к/с H24	Рус, анг RUS, ENG
	Абакан-Перрон Abakan-Apron	119.000	к/с H24	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске. Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up.
	Абакан-Транзит Abakan-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel

УНАА АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UNAA 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
ДМЕ (3°В/—) DME (3°E/—)	АБК ABK	113.3 CH 80X	к/с H24	534440.7N 0912307.9E	900 FT 270 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 02 ILS кат. I (3°В/—) LOC 02 ILS CAT I (3°E/—)	ИАБ IAB	110.3	к/с H24	534518.0N 0912348.7E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 02 GP 02		335.0	к/с H24	534404.1N 0912242.1E			2°40', RDH 16.5 M / 54 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 02 DME 02	ИАБ IAB	CH 40X	к/с H24	534404.1N 0912242.1E	900 FT 270 M		Нулевые показания над смещенным порогом ВПП 02 Zero indication at DTHR 02 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 02 LOM 02	АБ AB	360	к/с H24	534205.1N 0912118.7E			202°MAG/3.7 KM DTHR 02 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 02 LMM 02	А A	733	к/с H24	534324.3N 0912220.0E			202°MAG/0.9 KM DTHR 02 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 20 ILS кат. I (3°В/—) LOC 20 ILS CAT I (3°E/—)	ИАК IAK	109.9	к/с H24	534326.1N 0912221.7E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 20 GP 20		333.8	к/с H24	534458.3N 0912324.2E			3°10', RDH 16.6 M / 54 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 20 DME 20	ИАК IAK	CH 36X	к/с H24	534458.3N 0912324.2E	900 FT 270 M		Нулевые показания над смещенным порогом ВПП 20 Zero indication at DTHR 20 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
←							
ЛККС 02 GLS кат. I GBAS (H) 02 GLS CAT I	G02A	CH 20412	к/с H24	534457.8N 0912322.5E		37	2.7°, TCH 15.0 M / 49 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 20 GLS кат. I GBAS (H) 20 GLS CAT I	G20A	CH 20823	к/с H24			37	3.2°, TCH 15.0 M / 49 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV GNSS	УНАА UNAA	108.025 CH 22056	к/с H24			37	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УНАА АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

1. Аэропортовые правила

ВПП 02/20 имеет два смещенных порога. Порог 02 смещен на 494 м, порог 20 на 244 м в сторону КТА.

На ВПП 02/20 имеются два уширения для разворота ВС:

- уширение 1 находится с восточной стороны ВПП. Ширина ВПП с уширением составляет 75 м;
- уширение 2 находится с западной стороны ВПП в торце 02. Ширина ВПП с уширением составляет 90 м.

Развороты ВС с индексом 4, 5, 6, 7 на ВПП ЗАПРЕЩЕНЫ, производятся в двух уширениях.

ВС Ил-62, Ил-86, Ил-96, Ан-124, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter, MD-11F разрешено производить разворот только в уширении 2.

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Частота связи с буксировочной бригадой 119.000 МГц, позывной «Абакан-Перрон». Руление и буксировка производятся по установленной маркировке. Руление ВС Ил-76, Ил-86, Ил-96, Ан-124, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter необходимо осуществлять на пониженной скорости, строго по оси руления, на тяге внутренних двигателей.

Особенности движения ВС Ан-124, Ил-96, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter, MD-11F:

- при посадке ВС освобождение ВПП производится по РД А, РД В, РД С;
- при посадке с МК = 202° разворот производится только в уширении 2.

Для обеспечения безопасного руления ВС Ан-124, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter, MD-11F установлены стандартные маршруты руления на МС 2А, 8:

- заруливание/выруливание на/с МС 2А осуществляется по РД А и маршруту руления Е при свободных МС 1, 4;
- заруливание/выруливание на/с МС 2А осуществляется по РД В и маршруту руления Е при свободных МС 1, 4, 7;
- заруливание/выруливание на/с МС 8 осуществляется по РД А и маршрутам руления Е, F, D при свободных МС 2, 4, 7, 10, 11;
- заруливание/выруливание на/с МС 8 осуществляется по РД В и маршрутам руления F, D при свободных МС 7, 9, 10, 11;
- заруливание/выруливание на/с МС 8 осуществляется по РД С и маршруту руления D при свободных МС 9, 10, 11, 13-16.

При нахождении ВС Ан-124, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter, MD-11F на МС 8 ЗАПРЕЩАЕТСЯ движение ВС по маршруту руления F.

При нахождении ВС Ан-124, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter, MD-11F на МС 2А, 8 ЗАПРЕЩАЕТСЯ эксплуатация ВС на МС 1, 10, 11.

Маркировка осевых линий маршрутов руления на перроне обеспечивает безопасное расстояние 7.5 м от законцовок крыла при рулении ВС с размахом крыла не более 50.5 м до стоящих ВС на МС 1-16.

Движение ВС индекса 6, 7 по маршрутам руления на перроне осуществляется на пониженной скорости, строго по оси руления при повышенном внимании экипажа.

UNAA AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Airport regulations

RWY 02/20 has two displaced thresholds. THR 02 is displaced by 494 m, THR 20 is displaced by 244 m towards ARP.

There are two turn pads on RWY 02/20:

- turn pad NR 1 is located on the eastern side of RWY. RWY width including turn pad is 75 m;
- turn pad NR 2 is located on the western side of the RWY, at 02 extremity. RWY width including turn pad is 90 m.

Index 4, 5, 6, 7 ACFT are PROHIBITED to turn on the RWY. ACFT turns shall be executed on the two turn pads.

Il-62, Il-86, Il-96, An-124, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter, MD-11F ACFT shall execute turns on turn pad NR 2 only.

Movement of aircraft on the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing using special tow tractors. Communication with the towing team shall be maintained on FREQ 119.000 MHz, call sign «Abakan-Apron». Taxi and tow operations shall be carried out in accordance with the established marking. Il-76, Il-86, Il-96, An-124, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter ACFT must taxi at reduced speed, strictly along the centre line, under inboard engines power.

Taxi patterns established for An-124, Il-96, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter, MD-11F ACFT:

- after landing aircraft shall vacate the runway via TWY A, TWY B, TWY C;
- after landing on heading 202° MAG aircraft shall turn on turn pad NR 2 only.

Standard taxi routes to stands 2A, 8 are established to ensure safety of An-124, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter, MD-11F ACFT over the course of taxi operations:

- taxiing into/out of stand 2A shall be carried out via TWY A and Route E, when stands 1, 4 are vacant;
- taxiing into/out of stand 2A shall be carried out via TWY B and Route E, when stands 1, 4, 7 are vacant;
- taxiing into/out of stand 8 shall be carried out via TWY A and Routes E, F, D, when stands 2, 4, 7, 10, 11 are vacant;
- taxiing into/out of stand 8 shall be carried out via TWY B and Routes F, D, when stands 7, 9, 10, 11 are vacant;
- taxiing into/out of stand 8 shall be carried via TWY C and Route D, when stands 9, 10, 11, 13-16 are vacant.

Route F is not AVBL, when stand 8 is occupied by An-124, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter, MD-11F ACFT.

Stands 1, 10, 11 are not AVBL, when stands 2A, 8 are occupied by An-124, B747-8F, B747-400ERF, B777 Freighter, MD-11F ACFT.

Taxi guide lines marking of taxi routes on the apron provides a safe 7.5 m distance from the wingtips of taxiing ACFT (wingspan 50.5 m or less) to ACFT parked on stands 1-16.

Index 6, 7 ACFT shall taxi via taxi routes on the apron at reduced speed, strictly along the taxi guide line with flight crew exercising extreme caution.

Установка ВС производится по маркировке стоянки со смещением передней стойки шасси.

Если ВС на стоянке установлено не по маркировочным знакам, КВС обязан немедленно проинформировать об этом орган ОВД.

Для взлета и посадки вертолетов с максимальной взлетной массой до 13 тонн в дневное время суток определена вертолетная площадка размером 27 x 27 м, которая расположена на РД С.

Для взлета и посадки вертолетов с максимальной взлетной массой свыше 13 тонн используется ВПП 02/20.

2. Руление на места стоянки и с них

Передвижением ВС по перрону к местам стоянок руководит орган ОВД. Без разрешения органа ОВД руление и буксировка ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

Заруливание на/выруливание с МС 1, 2, 2А, 3-8, 9-16 выполняется на тяге собственных двигателей.

Скорость руления выбирает КВС, но не более установленной в РЛЭ. Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, за безопасность руления – лицо, руководящее рулением.

Руление (буксировка) по указанию диспетчера ДПК по осевым линиям РД и маршрутов руления.

Заруливание/выруливание на/с МС 1, 2, 2А, 3-6, 8, 9, 12 ВС с индексом 6, 7 производится по РД А, В, С, маршрутам руления D, E, F, G за машиной сопровождения.

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

Специальной стоянки нет.

Руление ВС на стоянки и выруливание выполняется на тяге собственных двигателей.

4. Зона стоянки для вертолетов

Для вертолетов Ми-26 предназначены МС 7, 16.

Для вертолетов Ми-8 предназначены МС 13-16.

Для вертолетов классом ниже предназначены МС 10, 11.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

В зимних условиях ось руления может быть невидима из-за снега. Через орган ОВД может быть запрошена помощь в виде машины сопровождения.

Установкой ВС на место стоянки руководит техник ИАС.

6. Ограничение при рулении

Выруливание с МС и заруливание на МС осуществляется под управлением техника ИАС.

7. Удаление ВС, потерявших способность двигаться

Удаление ВС, потерявших способность двигаться, создающего помехи нормальной деятельности аэродрома, осуществляется в соответствии с разработанным в АО «Аэропорт Абакан» «Планом удаления ВС, потерявших способность двигаться».

Удаление ВС, потерявших способность двигаться, осуществляется силами эксплуатанта или иными силами за счет эксплуатанта.

Эксплуатант ВС несет полную ответственность за удаление ВС и должен иметь представителя, который будет непосредственно руководить удалением ВС.

ACFT shall be parked according to the stand marking with nose wheel misaligned.

If ACFT is parked on stand not in alignment with the marking, pilot-in-command must immediately inform ATS unit.

Helipad with dimensions 27 x 27 m located on TWY C is designated for take-off and landing of helicopters with MTOM up to 13 tons in daylight hours.

RWY 02/20 is AVBL for take-off and landing of helicopters with MTOM over 13 tons.

2. Taxiing to and from stands

ATS unit controls movement of aircraft on the apron to aircraft stands. Taxiing and towing without clearance of the ATS unit are PROHIBITED.

Taxiing into/out of stands 1, 2, 2A, 3-8, 9-16 shall be carried out under own engines power.

Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command, but it should not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual. Pilot-in-command is responsible for the observance of taxi rules, the specialist in charge of taxi operations is responsible for safety of taxiing.

Taxiing (towing) shall be carried out by “Abakan-Radar” controller’s clearance, along TWY CL and taxi guide lines of taxi routes.

Index 6, 7 ACFT shall taxi into/out of stands 1, 2, 2A, 3-6, 8, 9, 12 via TWYs A, B, C, Routes D, E, F, G under assistance of the “Follow-me” vehicle.

3. Parking area for small ACFT (General aviation)

Parking area for light and ultralight (microlight) ACFT is not AVBL.

ACFT shall taxi into/out of stands under own engines power.

4. Parking area for helicopters

Stands 7, 16 are designated for Mi-26 HEL.

Stands 13-16 are designated for Mi-8 HEL.

Stands 10, 11 are designated for class below HEL.

5. Apron - taxiing during winter conditions

In winter taxi guide lines may not be seen because of snow. Assistance of “Follow-me” vehicle may be requested via ATS unit.

Technical and engineering service specialist coordinates parking of ACFT onto the stand.

6. Taxiing – limitations

Taxiing into/out of stands shall be carried out under the supervision of the technical and engineering service specialist.

7. Removal of disabled ACFT

Removal of disabled ACFT that affect aerodrome operational activities is carried out in accordance with the “Plan of removal of disabled ACFT” developed and approved by “Abakan Airport” JSC.

Disabled ACFT removal operation is facilitated by the ACFT operator or by a third party at the expense of the ACFT operator.

ACFT operator bears full responsibility for removal of disabled ACFT. A representative of the ACFT operator must be present at the aerodrome to supervise ACFT removal operations.

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

Тренировочные полёты производятся по заявкам авиакомпаний. Для выполнения тренировочных полётов на аэродроме используется прямоугольный маршрут захода на посадку. Тренировочные полёты разрешается производить на высоте круга в любое время суток одновременно не более двум ВС. При отсутствии рейсовых ВС, выполняющих взлет или заход на посадку, разрешается увеличивать количество ВС до трёх. В случае интенсивного воздушного движения в районе аэродрома, РП предоставляется право временно прекращать тренировочные полёты.

Тренировочные полёты вертолётов производятся по ППП и ПВП согласно соответствующим схемам полётов. Полёты по данным схемам выполняются при отсутствии других ВС в зоне круга. При заходе на посадку других ВС, тренирующиеся вертолёты выполняют полет по указанию диспетчера органа ОВД.

9. Ограничение полетов вертолетов

Взлёт в секторах Ам 275° – 300°, 015° – 225° ЗАПРЕЩЁН.

Заход разрешен в секторах Ам 300° – 015°, 225° – 275°, с максимальной взлетной массой не более 13 тонн. С взлетной массой более 13 тонн взлет и посадка с/на ВПП 02/20.

Полеты над городом ЗАПРЕЩЕНЫ.

УНАА АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Применение экипажами ВС режимов полета согласно РЛЭ с соблюдением установленных схем снижения при заходе на посадку, набора высоты и выхода на маршруты при взлете.

Уход на второй круг без захода на город (полеты над городом запрещены).

Высота тренировочных полетов должна быть не ниже высоты полёта по кругу.

2. Ограничения

Процедуры взлета и посадки с целью уменьшения шумов согласно РЛЭ каждого типа ВС.

УНАА АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Общие положения

Полеты в диспетчерской зоне Абакан осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам и ПВП. Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

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

Для обеспечения возможностей регулирования очередности захода на посадку ВС по ППП используются зоны ожидания над LOM AB, LMM A, AA010, AA001. Эшелоны полета в зоне ожидания по указанию органа ОВД.

Если позволяет воздушная обстановка, то диспетчер ОВД по запросу экипажа ВС. может разрешить снижение и заход на посадку по кратчайшему расстоянию.

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

Training and practice flights are conducted at the requests of the airlines. Training and practice flights at the aerodrome are conducted along the rectangular approach pattern. It is permitted for not more than 2 ACFT simultaneously to execute training and practice flights at the AD traffic circuit height at any time of the day. If there are no ACFT executing scheduled take-off or approach, 3 ACFT simultaneously can execute training and practice flights at the AD traffic circuit height. In case of intense air traffic in the terminal area, Flight Control Officer has the right to suspend training and practice flights.

Helicopter training and practice flights shall be conducted under IFR and VFR in accordance with the relevant flight procedures, provided other ACFT are not present in the aerodrome traffic circuit. When there are other ACFT executing approach, practicing HEL shall follow ATS unit instructions.

9. Helicopter traffic – limitation

TKOF is PROHIBITED within AZM sectors:
275° – 300°, 015° – 225° MAG.

It is permitted for HEL with MTOM not exceeding 13 tons to execute approach in AZM sectors:
300° – 015°, 225° – 275° MAG. HEL with MTOM above 13 tons shall take off and land from/on RWY 02/20.

Flights over the city are PROHIBITED.

UNAA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

Flight crews shall apply flight modes in accordance with the Aeroplane Flight Manual, observing descent procedures established for approach, procedures established for climbing and joining departure routes.

ACFT must avoid entering the airspace over the city, when executing missed approach (flights over the city are prohibited).

Training flights must not be conducted below the aerodrome traffic circuit height.

2. Restrictions

Noise abatement take-off and landing procedures shall be carried out in accordance with the Aeroplane Flight Manual specific for each type of ACFT.

UNAA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. General

Flights in Abakan CTR shall be operated in accordance with instrument (IFR) and visual (VFR) flight rules. IFR flights shall be operated at assigned flight levels (heights) in accordance with rules of vertical, longitudinal and lateral separation, maintaining the established intervals.

The responsibility for providing the established intervals between ACFT and assignment of safe flight level is imposed on appropriate ATS units.

Holding areas over LOM AB, LMM A, AA010, AA001 are established to provide ACFT instrument approach sequence regulation. Flight levels in the holding area are assigned by the ATS unit.

ATC controller, upon request of the flight crew, may clear descent and approach along the shortest distance, if air situation allows.

При аварийной ситуации на ВС после взлета и невозможности захода на посадку по установленному маршруту экипаж ВС выполняет стандартный разворот и производит посадку на ВПП с обратнопосадочным курсом или на одну из аварийных площадок по рекомендации диспетчера ОВД.

На аэродроме разрешается производить взлет и посадку ВС на ВПП при нормативном коэффициенте сцепления Ксц равном 0.3 и более.

Приоритетным курсом взлета является МК=202°.

ВС, находящиеся на конечных этапах захода на посадку, имеют преимущество перед вылетающими ВС.

Орган ОВД оперативно информирует экипаж ВС о:

- метеорологическая видимость достигает или переходит через значения 600 м (при сильном дожде);
- высота нижней границы облачности (вертикальная видимость) достигает или переходит через значения 30 м, 60 м, 90 м, 120 м, 150 м;
- RVR: 800 м, 550 м, 400 м, 300 м, 200 м.

Информация о видимости на ВПП (RVR) включается в сообщение АТИС и передается экипажу ВС органом ОВД в следующем порядке:

- при значении RVR 550 м и более во всех точках наблюдения, экипажу ВС передается RVR только в точке приземления;
- при значении RVR менее 550 м хотя бы в одной из точек наблюдения экипажу ВС передается RVR во всех трех точках наблюдения.

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

2. Процедуры полетов по ППП

На аэродроме приоритетными являются SID и STAR с методами зональной навигации (RNAV) на основе спутниковых систем. Основным типом захода на посадку по приборам является точная система ILS. Информацию о возможности захода на посадку по ILS экипаж ВС получает из сводки АТИС. При намерении выполнить заход, отличный от ILS, экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД и получить подтверждение.

RNAV SID/STAR применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами, имеющими соответствующее разрешение.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах RNAV SID/STAR или выдерживание RNAV SID/STAR не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД и запросить SID/STAR, основанный на применении других средств и методов навигации или запросить векторение.

При следовании по SID/STAR экипаж ВС обязан соблюдать траекторию полета, вертикальный профиль и ограничения по скорости, опубликованные на картах SID/STAR.

Примечание:

Ограничения по высоте и скорости могут быть отменены органом ОВД.

Окончательное решение о производстве взлета принимает командир ВС.

До занятия ВПП экипаж ВС сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету на ВПП, если взлет не может быть произведен без задержки на ВПП.

In case of an emergency situation on board after take-off and if unable to execute approach in accordance with the established procedure flight crew shall execute a procedure turn and land on back course on the RWY or on one of the emergency landing sites by ATS unit controller's instruction.

Take-off from and landing on the RWY are permitted, when the normative friction coefficient is 0.3 or above.

Heading 202° MAG is preferential for take-off operations.

ACFT on final approach segment have priority over departing ACFT.

ATS unit provides information to the flight crew on a timely basis, when:

- visibility reaches or passes through the value of 600 m (in case of heavy rain);
- the height of cloud base (vertical visibility) reaches or passes through the following values: 30 m, 60 m, 90 m, 120 m, 150 m.
- RVR: 800 m, 550 m, 400 m, 300 m, 200 m.

Information on RVR is included in ATIS broadcast and is transmitted to the flight crew by the ATS unit as follows:

- RVR in the touchdown zone only is transmitted to the flight crew, when RVR is 550 m or above at all three observation sites;
- RVR at all three observation sites is transmitted to the flight crew, when RVR is below 550 m at least at one of the three observation sites.

Downwind take-off shall be executed upon request of the flight crew or at the initiative of the appropriate ATS unit for the purpose of expediting air traffic flow. Pilot-in-command is responsible for taking the decision to execute downwind take-off.

2. Procedures for IFR flights

RNAV (GNSS) SID and RNAV (GNSS) STAR are considered priority procedures at the aerodrome. ILS approach is the basic instrument approach procedure. Flight crew obtains information about possibility to execute ILS approach from ATIS broadcast. If flight crew intends to execute an approach other than ILS approach, flight crew must report to ATS unit and obtain confirmation.

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

If flight crew has no information on RNAV SID/STAR parameters or if unable to maintain RNAV SID/STAR, flight crew must report to ATS unit and request SID/STAR based on conventional navigation aids and methods or vectoring.

When proceeding along SID/STAR, flight crew must maintain track, vertical profile and speed restrictions published on SID/STAR charts.

Note:

Altitude and speed restrictions can be cancelled by ATS unit.

Final decision to execute take-off shall be taken by the pilot-in-command.

If take-off cannot be executed without a delay on the RWY, flight crew shall inform ATS unit about the time required to be ready for take-off before occupying the RWY.

Набор высоты выполняется только до уровня (абсолютная высота, эшелон), разрешенного органом ОВД.

Вылет осуществляется по опубликованным схемам вылета по приборам (SID).

В целях оптимизации траекторий полетов вылетающих воздушных судов орган ОВД может применять процедуру «Прямо на». В этом случае орган ОВД выдает такие диспетчерские разрешения, чтобы всегда сохранялся предписанный запас высоты над препятствиями.

Снижение и подход к аэродрому Абакан осуществляется:

- по установленным схемам стандартного прибытия по приборам (STAR);
- с применением процедуры «Прямо на»;
- методом векторения.

Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очередности захода на посадку органу ОВД дано право задавать траектории полетов ВС путём применения процедуры «Прямо на» или векторения. В этом случае орган ОВД выдает такие диспетчерские разрешения, чтобы всегда сохранялся предписанный запас высоты над препятствиями до тех пор, пока воздушное судно не достигнет точки, где пилот перейдет к самостоятельному самолетовождению. При необходимости соответствующая минимальная абсолютная высота векторения включает поправку на влияние низких температур.

Визуальный заход на посадку (ВЗП) производится:

- по запросу экипажа ВС:
- по инициативе органа ОВД (по согласованию с экипажем ВС);
- в случае, если заход/продолжение захода на посадку по приборам невозможно по техническим причинам (например, неисправность РТС посадки).

Ответственность за принятие решения о выполнении визуального захода на посадку возлагается на командира ВС.

Подход к аэродрому для выполнения визуального захода на посадку осуществляется по опубликованным STAR, до момента визуального обнаружения экипажем ВС ВПП и/или ее ориентиров.

До начала выполнения визуального захода экипаж ВС обязан доложить об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами и получить разрешение органа ОВД на выполнение визуального захода на посадку.

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение визуального захода на посадку экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода. В любом случае ответственность за выдерживание безопасной траектории полета и профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

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

3. Процедуры наблюдения ОВД

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

Потеря радиосвязи

При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

Climb shall be executed only up to the level (altitude, flight level), cleared by ATS unit.

Departure shall be executed in accordance with the published SID procedures.

ATS unit may apply “Direct to” procedure in order to optimize tracks of departing ACFT. In this case ATS unit shall issue clearances in order to provide the prescribed obstacle clearance.

Descent and arrival to Abakan AD shall be carried out:

- along the established STAR procedures;
- applying “Direct to” procedure;
- by vectoring.

ATS unit may assign tracks applying “Direct to” procedure or vectoring in order to provide the established separation intervals, manage air traffic flow and regulate approach sequence. In this case ATS unit shall issue clearances in order to provide the prescribed obstacle clearance until the ACFT reaches the point where the pilot will resume own navigation. When necessary, the relevant minimum vectoring altitude shall include a correction for low temperature effect.

Visual approach shall be carried out:

- upon request of the flight crew;
- at the initiative of the ATS unit (after coordination with the flight crew);
- in cases, when it’s not possible to execute/continue instrument approach due to technical issues (i.e. landing radio navigation aid malfunction).

Pilot-in-command is responsible for taking the decision to carry out visual approach.

Arrival to the aerodrome to execute visual approach shall be carried out in accordance with the published STAR procedures until flight crew establishes visual contact with RWY and/or it references.

Prior to executing visual approach the flight crew must report establishing visual contact with RWY and/or its references and obtain clearance for visual approach from the ATS unit.

After obtaining clearance for visual approach from the ATS unit, flight crew shall maintain descent path and profile at own discretion, unless ATS unit has issued restrictions for visual approach operations. In all cases, flight crew bears full responsibility for maintaining a safe flight path and descent profile.

If visual contact with RWY and/or its references is lost, flight crew shall execute missed approach under IFR and immediately report to the ATS unit.

3. ATS surveillance procedures

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

Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew must:

- включить сигнал «Бедствие» или при наличии ответчика в режиме RBS установить код 7600;

- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и органами ОВД;

- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;

- прослушивать на частоте ДПРМ информацию и указания органа ОВД;

- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме Абакан уйти на запасной аэродром.

Во всех случаях экипаж может использовать телефон:

Руководитель полетов: +7(3902) 28-23-94.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Ввод процедур в условиях ограниченной видимости (LVP):

При значениях дальности видимости на ВПП менее 550 м в любой из трех точек измерения, орган ОВД обеспечивает включение сообщения в передаваемую информацию АТИС или сообщает экипажу ВС: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости для взлета, проверьте Ваш минимум*».

В период действия «Процедуры при ограниченной видимости» (LVP):

- допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП;

- движение ВС по перрону осуществляется на пониженной скорости с максимальной осмотрительностью экипажа ВС.

В период действия «Процедуры при ограниченной видимости» (LVP) запрещается:

- взлет не от начала ВПП;

- взлет без остановки на исполнительном старте.

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

5. Процедуры полетов по ПВП

Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерской зоны Абакан.

Полеты по ПВП выполняются днем и ночью.

При полетах по ПВП необходимо:

- иметь двустороннюю радиосвязь;

- иметь разрешение соответствующего органа ОВД. Разрешение органа ОВД должно быть получено за 5 минут до расчётного времени входа воздушного судна в CTR;

- сообщать местонахождение, условия полета, когда это необходимо;

- выполнять команды диспетчера ОВД по выдерживанию заданных высот полета.

Изменение органом ОВД высоты полета предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП. На КВС возлагается ответственность за выдерживание безопасной высоты, выдерживание заданного органом ОВД маршрута с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств. При невозможности выполнить указание органа ОВД экипаж ВС обязан немедленно доложить об этом.

Установлены следующие интервалы горизонтального эшелонирования в зоне взлета и посадки ВС в местах пересечения маршрутов полетов по ПВП с маршрутами полетов по ППП, с использованием РЛК:

- switch on distress signal (“MAYDAY”) and set Mode RBS transponder, if available, to code 7600;

- take measures to re-establish the lost radio communication using emergency FREQ 121.500 MHz, radio communication with other ACFT and ATS units;

- execute approach in accordance with the established radio communication failure procedures;

- maintain a listening watch on LOM FREQ for information and ATS unit instructions;

- proceed to an alternate aerodrome in case of adverse weather conditions at Abakan AD.

In all cases, flight crew can use the following telephone number:

Flight Control Officer: +7(3902) 28-23-94.

4. Low visibility procedures

Implementation of low visibility procedures:

When RVR values are below 550 m at any of the three observation sites, ATS unit includes the following message in ATIS broadcast or advises the flight crew: "*Low visibility take-off procedures in progress, check your minimum*".

When LVP are in force:

- only one ACFT may be present on TWY or RWY;

- movement of ACFT on the apron shall be carried out at reduced speed with flight crew exercising extreme caution.

When LVP are in force, it is prohibited:

- to take off not from the RWY beginning;

- to take off without stop at the line-up position.

Flight crew is responsible for RWY incursion and for non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area.

5. Procedures for VFR flights

Procedures for VFR flights within Abakan CTR.

VFR flights are permitted in the day-time and at night.

Requirements for VFR flights:

- to maintain two-way radio communication;

- to obtain clearance of the appropriate ATS unit. ATS unit clearance must be obtained 5 minutes before the estimated time of ACFT entry in CTR;

- to report position, flight conditions, when required;

- to follow ATS unit controller’s instructions to maintain the assigned flight heights.

Change of flight height by the ATS unit is intended only to provide separation between IFR flights and VFR flights. Pilot-in-command is responsible for maintaining safe height, flight route assigned by the ATS unit, by means of visual reference using available navigation aids. If unable to comply with ATS unit instructions, flight crew must immediately report to the ATS unit.

The following horizontal separation intervals using radar control are established in take-off/landing area at intersections of VFR flight routes and IFR flight routes:

- между ВС категории А, выполняющих полет по ПВП, и ВС категорий В, С, D, Е, выполняющих полет по ППП – не менее 5 км;

- между ВС категории А, выполняющих полет по ПВП, и ВС массой 136 т и более – 10 км.

Полеты по ПВП в зоне взлета и посадки производятся по атмосферному давлению аэродрома (QNH).

Процедура вылета по ПВП: Взлет, набор высоты производится, в зависимости от воздушной обстановки и по согласованию с диспетчером ОВД в направлении маршрута полета с набором высоты не ниже безопасной. Перевод высотомеров с давления QNH аэродрома на давление QNH района производится при пересечении границы диспетчерской зоны аэродрома или по указанию органа ОВД.

Процедура прибытия по ПВП: Прибывающие ВС следуют на высотах не ниже безопасной для выполнения визуального захода на посадку по кратчайшему расстоянию в зависимости от воздушной обстановки и по согласованию с диспетчером ОВД. Перевод высотомеров с давления QNH района на давление QNH аэродрома производится при пересечении границы диспетчерской зоны аэродрома CTR или по указанию органа ОВД.

Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между полётами по ППП и ПВП. КВС обязан соблюдать правила визуальных полётов и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полёта по ППП.

УНАА АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Через диспетчерскую зону Абакан массовых перелетов птиц не наблюдается. Над бассейном Красноярского водохранилища с конца апреля по октябрь можно наблюдать полеты птиц на высотах до 1300 фт.

Сезонная

Над горами в северной части района аэродрома в летний период наблюдается парение орлов, ястребов на высотах 5800-10700 фт. Пик активности хищных птиц в районе лётного поля наступает в июле. В целом активность птиц на аэродроме в летнее время отмечается в ясные дни с видимостью более 3000 м, а в период пасмурной и дождливой погоды снижается. Отмечаются пролёты и гнездование журавля-красавки в период миграций.

В зимнее время активность проявляют врановые в утренние часы с восходом солнца до 1000 и в вечерние часы с 1700 до захода солнца (время местное).

Суточная

Наиболее активны птицы в утренние часы с восходом солнца до 1000 и в вечерние часы с 1700 до захода солнца (время местное). Перелёты птиц наблюдаются со стороны г. Абакан за периметром аэродрома, на высотах до 1300 фт на восходе и в обратном направлении со стороны г. Черногорска в вечерние часы перед заходом солнца через лётное поле в районе южного торца ВПП 02, в районе РД С, тем самым создавая угрозу воздушному движению на аэродроме. Коршуны численностью до 5 особей появляются в утренние часы, совершая кругообразные полёты над ВПП, смещаясь с восточной стороны ограждения к западной и обратно.

В ночное время на аэродроме наблюдаются болотные совы.

- between CAT A ACFT operating an VFR flight and CAT B, C, D, E ACFT operating an IFR flight – 5 km or above;

- between CAT A ACFT operating an VFR flight and ACFT with mass 136 tons or more – 10 km.

VFR flights in take-off and landing areas shall be carried out based upon aerodrome pressure (QNH).

VFR departure procedure: Take-off, climb shall be carried out in the direction of the flight route to the height not below the safe flight height, depending on air situation, after coordination with the ATS unit controller. Pressure scale of barometric altimeter shall be changed from aerodrome QNH to area QNH, when ACFT crosses Abakan CTR boundary, or by the instruction of the ATS unit.

VFR arrival procedure: Arriving ACFT shall proceed for visual approach at heights not below the safe flight height along the shor-test distance depending on air situation, after coordination with the ATS unit controller. Pressure scale of barometric altimeter shall be changed from area QNH to aerodrome QNH, when ACFT crosses Abakan CTR boundary, or by the instruction of the ATS unit.

ATS unit clearance is intended only to provide separation between ACFT, executing IFR and VFR flights. Pilot-in-command must follow VFR and timely report ATS unit of the necessity to change to IFR flight.

UNAA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

Large-scale migrations of birds though Abakan CTR are not observed. Birds can be detected over Krasnoyarsk reservoir basin from the end of April till October at heights up to 1300 FT.

Seasonal migration

Eagles and hawks can be observed over the mountains in the northern part of the aerodrome in summer at heights up to 5800-10700 FT. Peak of bird activity in the vicinity of the airfield occurs in July. Birds are mostly encountered at the aerodrome in summer, when the sky is clear, visibility is above 3000 m, and are observed not as often, when the weather is cloudy and on rainy days. Migration and breeding of demoiselle cranes were detected.

In winter birds of the Corvidae family are most active in the morning hours from sunrise till 1000 and in the evening hours from 1700 till sunset (local time).

Daily migration

The intensity of bird migration increases in the morning hours from sunrise till 1000 and in the evening hours from 1700 till sunset (local time). Birds are observed flying from the city of Abakan beyond aerodrome perimeter at heights up to 1300 FT at sunrise and in the opposite direction from the city of Chernogorsk through the airfield in the vicinity of RWY 02 extremity near TWY C in the evening hours before sunset, posing a threat to flight operations at the aerodrome. Up to 5 kites can be detected in the morning hours circling over the runway, proceeding from the fence on the east side of the aerodrome towards the fence on the west side and vice versa.

Short-eared owls can be observed at the aerodrome at night.

2. Передача информации

Наблюдения проводятся в пределах секторов взлёта и захода на посадку в специально отведённых районах в соответствии с курсом взлёта/посадки. Особенно внимательно осматривается ВПП и прилегающая к ней территория лётного поля, с использованием бинокля.

Орган ОВД осуществляет визуальный контроль, оценивает орнитологическую обстановку на аэродроме и сообщает экипажам ВС о скоплениях и перелётах птиц. Пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полёте в районе аэродрома, при взлёте, заходе на посадку, а также в наборе высоты и при снижении.

2. Information broadcast

Observations are conducted in designated areas within take-off and approach sectors in accordance with take-off/landing heading. RWY and adjoining airfield territory are examined more closely and carefully using binoculars.

ATS unit conducts visual control and assessment of the ornithological situation at the aerodrome, and informs flight crews about bird concentrations and migration. Pilots are advised to switch on ACFT landing lights, when executing flights in the terminal area, and also during take-off, approach, climb and descent.

УНАА АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UNAA AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UNAA-31 AD 2.1 UNAA-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 02/20	AD 2.1 UNAA-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UNAA-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UNAA-55
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 02	AD 2.1 UNAA-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 20	AD 2.1 UNAA-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 02	AD 2.1 UNAA-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 20	AD 2.1 UNAA-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 02	AD 2.1 UNAA-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 02/20	AD 2.1 UNAA-88
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 02	AD 2.1 UNAA-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z RWY 20	AD 2.1 UNAA-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 02	AD 2.1 UNAA-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y RWY 20	AD 2.1 UNAA-100
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 02	AD 2.1 UNAA-101
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 20	AD 2.1 UNAA-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 02	AD 2.1 UNAA-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 02	AD 2.1 UNAA-104
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 02	AD 2.1 UNAA-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 20	AD 2.1 UNAA-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 02	AD 2.1 UNAA-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 20	AD 2.1 UNAA-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 02	AD 2.1 UNAA-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 20	AD 2.1 UNAA-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 02	AD 2.1 UNAA-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 20	AD 2.1 UNAA-158