

**УХКК КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ/  
Хурба  
УНKK KOMSOMOLSK-NA-AMURE/  
Khurba**

**УХКК АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.**  
**УНKK АД 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.**

**УХКК АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.**  
**УНKK АД 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.**

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	502434с 1365607в 502434N 1365607E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	18 км ЮЗ г. Комсомольск-на-Амуре, 4 км В н.п Хурба 18 KM SW of Komsomolsk-na-Amure, 4 KM E of Khurba settlement
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	29 м/ 96 фт / 26°C 29 M/ 96 FT / 26°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	22 м 22 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	13°З (2021)/ 1.3°З 13°W (2021)/ 1.3°W
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Комсомольский-на-Амуре аэропорт». Россия, 681062, Хабаровский край, Комсомольский район, с. Хурба-2, аэропорт. Joint stock company "Komsomolskiy-na-Amure Airport". Airport, Khurba-2 settlement, Komsomolskiy rayon, Khabarovskiy kray, 681062, Russia. Тел./Tel: +7(914) 318-26-53 (Производственно-диспетчерская служба предприятия / AD Operation and Control Service) Факс/Fax: нет/NIL E-mail: airksl@yandex.ru AFTN: УХККЫДЫБ / УНKKYDYX
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

**УХКК АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.**  
**УНKK АД 2.3 OPERATIONAL HOURS.**

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ, ВС: 2200-0700. Перерыв: 0200-0300. ПТ, СБ, празд.: не работает. MON-THU, SUN: 2200-0700 Break: 0200-0300. FRI, SAT, HOL: U/S.
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	нет NIL
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	нет NIL
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	нет NIL
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	нет NIL
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	2100-1000
7.	ОВД ATS	2200-1000
8.	Заправка топливом Fuelling	2200-1000
9.	Обслуживание Handling	2200-1000
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	нет NIL
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: по NOTAM. AD OPR HR: NOTAM. 2. Информация о состоянии рабочей площади АД вне регламента работы АД не предоставляется. Info about condition of AD movement area outside AD OPR HR is not provided. 3. Работа АД сверх установленного регламента осуществляется по предварительной заявке. Extension of AD OPR HR – on prior request. 4. Тм = UTC + 10 часов LT = UTC + 10 HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/ – TS-1/ –
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	T3-22 (2ед.)/ 22000 литров TZ-22 (2units)/ 22000 litres
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

УХКК АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.  
УНКК АД 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в городе Комсомольск-на-Амуре, городе Амурск Hotels in the city of Komsomolsk-na-Amure, city of Amursk
2.	Рестораны Restaurants	Рестораны в н.п. Хурба Restaurants in Khurba settlement
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	нет NIL
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	В городе Комсомольск-на-Амуре, н.п.Хурба In the city of Komsomolsk-na-Amure, Khurba settlement
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В городе Комсомольск-на-Амуре In the city of Komsomolsk-na-Amure
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	В регламент работы АД, кат.5 During AD OPR HR, CAT 5
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Пожарные автомобили – 3 ед. Rescue and fire-fighting (RFF) vehicles – 3 units
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Эвакуационное оборудование предоставляется эксплуатантом Equipment for removal of disabled ACFT is provided by ACFT operator
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УХКК АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**УНKK АД 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>1. ВПП, ЛП на ширину 10 м от границы ВПП; РД 2, огни ВПП.  2. МС, обочины РД 2 на ширину 10 м.  3. Очистка ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП; обочины МС.</p> <p>1. RWY, RWY strip to a width of 10 M from RWY edges, TWY 2, RWY LGT.  2. Stands, shoulders of TWY 2 to a width of 10 M.  3. RWY strip to a width of 25 M from RWY edges, shoulders of stands.</p>
3.	Примечания Remarks	нет NIL

**УХКК АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.**  
**УНKK АД 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.**

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	МС / Stands: 1-12, 16, 17 – железобетон / Reinforced-Concrete, PCN 30/R/A/X/T* PCN 37/R/A/X/T**
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: 1 – 20 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 30/R/A/X/T* PCN 37/R/A/X/T** 2 – 18 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 23/R/A/X/T* PCN 28/R/A/X/T** МРД, 3, 4 / MAIN TWY, TWY 3, 4– 18 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 30/R/A/X/T* PCN 37/R/A/X/T**
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров ACL 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

\* - 01 апреля - 30 ноября / 01 APR - 30 NOV

\*\* - 01 декабря - 31 марта / 01 DEC - 31 MAR

**УХКК АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ**  
**МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**  
**УНKK АД 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.**

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, 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	Опознавательные знаки в местах входа на МС. Визуальных средств управления рулением нет.  Aircraft stand identification signs at entrances to stands. 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, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД 2, края РД, участки сопряжения РД и ВПП. RWY THR, TDZ, centre line, fixed distances, landing magnetic track value, runway-holding position; centre line of TWY 2, TWY edges, junctions of TWY and RWY.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	Все РД оборудованы стоп-огнями наземного типа у маркировки мест ожидания у ВПП. All TWY are equipped with elevated stop bars located at runway-holding position marking.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УХКК АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**  
**УНKK АД 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

**УХКК АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**  
**УНКК АД 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Хурба 3 разряда Дальневосточный филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Khurba Aeronautical Meteorological Station (Civil)-3 Far Eastern Branch of FSBI "Aviamettelecom of Roshydromet"
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	2100-1000 АМСГ Хурба 3 разряда 2100-1000 Khurba Aeronautical Meteorological Station (Civil)-3
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ Хурба 3 разряда Дальневосточный филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» 24 часа, каждые 3 часа и по мере необходимости с 2100-1000 Khurba Aeronautical Meteorological Station (Civil)-3 Far Eastern Branch of FSBI "Aviamettelecom of Roshydromet" 24 HR, every 3 HR and if required from 2100 till 1000
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND каждый 1 час, в период полетов через 30 минут и по мере необходимости с 2100 до 1000 TREND every HR, during flight operations – every 30 MIN and if required from 2100 till 1000
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Предполетные указания, консультации Pre-flight consultation, briefing
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Прогноз особых явлений погоды по маршруту (карта ОЯП), прогноз ветра и температуры воздуха на высотах (карта для эшелона полетов), TAF, METAR, SPECI, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, Special, метеобюллетень погоды. Рус SIGWX, upper wind and upper-air temperature data for flight levels, TAF, METAR, SPECI, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, Special, meteorological report. RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Прогноз особых явлений погоды по маршруту (карта ОЯП), прогноз ветра и температуры воздуха на высотах (карта для эшелона полетов), TAF, METAR, SPECI, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, Special, спутниковые снимки, данные о вулканическом пепле. SIGWX, upper wind and upper-air temperature data for flight levels, TAF, METAR, SPECI, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, Special, satellite images, volcanic ash advisory information
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Информационное табло ПИ-02 PI-02 information display
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Комсомольский-на-Амуре Центр ОВД, Вышка Komsomolsk-na-Amure ATS Centre, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

**УХКК АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**УНКК АД 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
18	170.93° 184°	2500x40	PCN 23/R/A/X/T* PCN 28/R/A/X/T** Reinforced Concrete	502513.62N 1365557.12E 502353.73N 1365617.07E 22.2 M	THR 29.3 M / 96 FT TDZ 29.3 M / 96 FT
36	350.94° 004°	2500x40	PCN 23/R/A/X/T* PCN 28/R/A/X/T** Reinforced Concrete	502353.73N 1365617.07E 502513.62N 1365557.12E 22.2 M	THR 26.7 M / 88 FT TDZ 28.2 M / 93 FT

Уклон ВПП и концевой поло- сы торможения	Размеры концевой полосы тор- можения (м)	Размеры по- лос, свободных от препятствий (м)	Размеры лет- ной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimen- sions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
-0.001%	нет/NIL	300x150	2950x300	нет/NIL	Порог ВПП имеет укрепленный участок 50x40 Strengthened segment 50x40 at RWY THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
+0.001%	нет/NIL	150x150	2950x300	нет/NIL	Порог ВПП имеет укрепленный участок 50x40 Strengthened segment 50x40 at RWY THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

\* - 01 апреля - 30 ноября / 01 APR - 30 NOV

\*\* - 01 декабря - 31 марта / 01 DEC - 31 MAR

**УХКК АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**УНKK AD 2.13 DECLARED DISTANCES.**

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (M)	РДВ (м) TODA (M)	РДПВ (м) ASDA (M)	РПД (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
18	2500	2800	2500	2500	нет/NIL
36	2500	2650	2500	2500	нет/NIL

**УХКК АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**УНKK AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.**

Обозна- чение ВПП	Тип, про- тяженность и сила света огней приближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, 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	Цвет ограничи- тельных огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designa- tor	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN		RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
18	нет NIL	зелёные green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	Установлены огни знака приземления
36	SALS 900 M LIL	зелёные green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	Runway touchdown zone lights

УХКК Ад 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.  
УНKK AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	502358.90N 1365609.10E 502358.90N 1365608.90E Освещения: нет. LGT – NIL.
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на МРД, РД 1, РД 2, РД 3, РД 4 осевые: нет. Edge: MAIN TWY, TWY 1, TWY 2, TWY 3, TWY 4 centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется/16 сек. AVBL/16 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХКК Ад 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
УНKK AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	нет NIL
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Взлет/посадка вертолетов производится с/на ВПП Take-off/landing of HEL is executed from/on RWY

УХКК Ад 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
УНKK AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Комсомольск-на-Амуре/Хурба диспетчерская зона / Komsomolsk-na-Amure/Khurba CTR: 505123N 1370000E - 502800N 1370000E - 501000N 1370306E - 495751N 1365001E, далее по часовой стрелке по дуге радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at (502432N 1365602E) до / to 505123N 1370000E. Комсомольск-на-Амуре/Хурба узловой диспетчерский район / Komsomolsk-na-Amure/Khurba TMA: См. / See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Комсомольск-на-Амуре/Хурба диспетчерская зона / Komsomolsk-na-Amure/Khurba CTR: от земли до FL110: GND – FL110. Комсомольск-на-Амуре/Хурба узловой диспетчерский район / Komsomolsk-na-Amure/Khurba 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)	Неглинка-Вышка рус Neglinka-Tower RUS
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	9000 фт/ (2700) м 9000 FT/ (2700) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХКК Ад 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.  
УНKK 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	п/р HS	Аварийная частота Emergency FREQ
Вышка TWR	Неглинка-Вышка Neglinka-Tower	122.000	п/р HS	нет NIL

УНKK АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
УНKK 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 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
DVORDME (13°3/--) (13°W/--)	XA HA	112.8	п/р HS	502727.3N 1365523.5E	60 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 36 ILS кат. I (13°3/--) LOC 36 ILS CAT I (13°W/--)	ИЗЛ IZL	108.3	п/р HS	502548.4N 1365548.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 36 GP 36		334.1	п/р HS	502403.9N 1365623.2E			3°00', RDH 15.5 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 36 DME 36	ИЗЛ IZL	CH 20X	п/р HS	502403.9N 1365623.3E	60 M		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 36 LOM 36	ЗЛ ZL	440	п/р HS	502144.8N 1365649.1E			184°MAG/4.0 KM RWY 36 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 36 LMM 36	З Z	890	п/р HS	502320.9N 1365625.2E			184°MAG/1.0 KM RWY 36 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 18 LOM 18	ДП DP	440	п/р HS	502724.3N 1365524.5E			004°MAG/4.0 KM RWY 18 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 18 LMM 18	Д D	890	п/р HS	502549.7N 1365548.1E			004°MAG/1.1 KM RWY 18 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV GNSS	УНKK	116.3 CH 22387	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 36 GLS кат. I GBAS (H) 36 GLS CAT I	G36A	CH 21154	к/с H24	502416.4N 1365543.6E			3°00', TCH 15.5 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 18 GLS кат. I GBAS (H) 18 GLS CAT I	G18A	CH 20743	к/с H24				3°00', TCH 15.0 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Передвижением ВС по площади маневрирования руководит диспетчер Вышки, позывной «Неглинка-Вышка» на частоте 122.000 МГц.

Руление и буксировка ВС на аэродроме выполняется КВС, после получения от диспетчера Вышки соответствующего разрешения на руление и информации о маршруте руления по аэродрому.

Без разрешения диспетчера Вышки руление, буксировка – ЗАПРЕЩАЮТСЯ. Движение ВС по перрону осуществляется под руководством ИАС по согласованию с диспетчером Вышки.

При одновременных полетах ВС гражданской авиации и ВС государственной авиации, обслуживание воздушного движения (управление полетами) осуществляет объединенная группа обслуживания (управления полетами) воздушного движения.

**2. Руление на места стоянки и с них**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой по команде встречающего авиационного технического персонала.

Руление/буксировка производятся по установленной маркировке или маршрут буксировки согласовывается с диспетчером Вышки.

**Прибытие**

При посадке с МКпос.=004° ВС гражданской авиации индексов 6 и типа Ил-76, Ил-76 (ТД) выполняют руление в торец ВПП 18, в кармане производят разворот на 180° и освобождают ВПП по РД 2, ВС индексов 4, 5 освобождают ВПП по РД 1, РД 2 своим ходом.

При посадке с МКпос.=184° ВС освобождает ВПП по РД 1, РД 2 своим ходом. В случае необходимости экипаж после пробега может выключить двигатели и ВС может быть отбуксировано на МС по РД 1, РД 4 и МРД или по РД 2.

**Вылет**

В случае выруливания ВС на тяге собственных двигателей их запуск производится на МС. В случае буксировки ВС возможен запуск двигателей на РД 2 или на исполнительном старте.

**3. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов**

Для стоянки легких и сверхлегких ВС предусмотрены МС 18-23. Стоянки оборудованы якорными креплениями.

**4. Зона стоянки для вертолетов**

Для стоянки вертолетов предусмотрены МС 7, 9. При необходимости, вертолеты устанавливаются на другие МС.

**5. Перрон**

Перрон с расположенными на нем МС 1-12, 16, 17 расположен юго-восточнее КДП между зданиями аэропорта и МРД.

МС 1 используется как карантинная.

**6. Ограничения при рулении**

1. Заруливание ВС с размахом крыла более 41 м на МС 1 в положение носом на запад производится при свободных МС 2, 3, с размахом крыла менее 41 м, при занятых МС 2, 3, ВС длина которого не более 24 м.

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

TWR controller, call sign "Neglinka-Tower", FREQ 122.000 MHz, directs movement of ACFT on AD manoeuvring area.

ACFT taxi and tow operations shall be carried out after flight crew obtains appropriate clearance and taxi route information from TWR controller.

Taxi and tow operations without TWR controller's clearance are PROHIBITED. Movement of ACFT on the apron is carried out by arrangement with TWR controller, under the supervision of the aerodrome engineering service specialist.

The joint ATS (flight control) unit provides air traffic service (flight control) for simultaneous flight operations of civil aviation ACFT and ACFT of state aviation.

**2. Taxiing to and from stands**

Movement of ACFT on the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing in accordance with instructions of the aerodrome engineering service specialist providing ACFT arrival.

ACFT shall taxi/be towed in accordance with the established marking or the route for towing of ACFT shall be coordinated with TWR controller.

**Arrival**

In the event of landing on heading 004° MAG index 6 ACFT and Ил-76, Ил-76 (ТД) ACFT of civil aviation shall taxi to RWY 18 extremity, execute a 180-degree turn on the turn pad and vacate the RWY via TWY 2; index 4, 5 ACFT shall vacate RWY via TWY 1, TWY 2 under own engines power.

In the event of landing on heading 184° MAG ACFT shall vacate RWY via TWY 1, TWY 2 under own engines power. After landing run is completed, flight crew can shut down engines, then the ACFT can be towed to the stand via TWY 1, TWY 4 and MAIN TWY or via TWY 2.

**Departure**

If ACFT is intended to taxi out of the stand under own engines power, engines shall be started on the stands. If ACFT is intended to taxi out of the stand under tow, engines shall be started on TWY 2 or at the line-up position.

**3. Parking area for small ACFT (General aviation)**

Stands 18-23 are designated for parking of light and ultralight ACFT. Stands are equipped with mooring anchors.

**4. Parking area for helicopters**

Stands 7, 9 are designated for parking of HEL. Helicopters can be parked on other stands, if necessary.

**5. Apron**

Apron is located south-east of TWR between the Terminal building and MAIN TWY. Stands 1-12, 16, 17 are located on the apron.

Stand 1 is used as an isolated stand (parking position).

**6. Taxiing – limitations**

1. Taxiing into stand 1 into position facing west is AVBL for ACFT with wingspan of 41 m or above, when stands 2 and 3 are vacant, and for ACFT with wingspan of less than 41 m and length not above 24 m, when stands 2 and 3 are occupied.



2. Заруливание ВС на МС 1 в положение носом на восток при занятом МС 3 производится без ограничений, при этом выруливание производится через МС 2.

3. Заруливание ВС с размахом крыла более 41 м на МС 2 в положение носом на запад производится при свободном МС 3, с размахом крыла менее 41 м, при занятом МС 3, ВС длина которого не более 24 м.

4. Заруливание ВС на МС 2 в положение носом на восток, при занятом МС 3, производится без ограничений, при этом выруливание производится левым разворотом через МС 1, а из положения носом на запад без ограничений.

5. Заруливание/выруливание ВС с размахом крыла более 23 м на/с МС 5 при занятой МС 4 производится методом буксировки.

6. Заруливание ВС с размахом крыла менее 23 м на МС 5 в положение носом на восток и выруливание ВС с размахом крыла менее 23 м из положения носом на запад, при занятом МС 4 производится без ограничений.

7. Заруливание ВС Ми-8 на МС 5 в положение носом на запад, при МС 4 занятом ВС Ми-8, установленного по вертолетной разметке, производится рулением на тяге несущего винта через свободное МС 6.

8. Заруливание ВС Ми-8 на МС 5 при МС 4 занятом ВС Ми-8, установленного по вертолетной разметке, и занятом МС 6 производится рулением на тяге несущего винта только в положение носом на восток.

9. Заруливание/выруливание ВС с размахом крыла более 23 м на/с МС 6 при занятых МС 4, 5 производится методом буксировки.

10. Заруливание/выруливание ВС на/с МС 7 при занятых МС 4, 5, 6 производится методом буксировки, при МС 4, 5, занятых ВС Ми-8, установленных по вертолетной разметке, производится рулением на тяге несущего винта только носом на восток.

11. Заруливание ВС на МС 8 в положение носом на восток производится при занятых МС 4, 5, 6 без ограничений, в положение носом на запад через свободное МС 7.

12. Заруливание ВС на МС 7 в положение носом на запад производится через свободное МС 8.

13. Выруливание ВС с МС 7, 8 из положения носом на запад, при занятых МС 4, 5, 6 производится без ограничений.

14. Заруливание/выруливание ВС на/с МС 9, при занятых МС 4, 5, 6, 7, 8, производится методом буксировки, при МС 4, 5, занятых ВС Ми-8, установленных по вертолетной разметке, производится рулением на тяге несущего винта только носом на восток.

15. Выруливание ВС типа Ми-8 с МС 5 (6, 9), при МС 4 (5, 6), занятых ВС Ми-8, установленных по вертолетной разметке, производится рулением на тяге несущего винта.

16. Заруливание ВС на МС 10, 11 в положение носом на восток, при занятых МС 4, 5, 6, 7, 8, 9 и в положение носом на запад, при свободных МС 4, 5, 6, 7, 8, 9 производится без ограничений.

17. Заруливание ВС на МС 10 в положение носом на запад возможно через свободные МС 9 или МС 11.

18. Заруливание ВС на МС 11 в положение носом на запад при занятом МС 10 производится левым разворотом по команде встречающего.

2. When stand 3 is occupied, taxiing of ACFT into stand 1 into position facing east is AVBL without restrictions, taxiing out of the stand – through stand 2.

3. Taxiing into stand 2 into position facing west is AVBL for ACFT with wingspan of 41 m or above, when stand 3 is vacant, and for ACFT with wingspan of less than 41 m and length not above 24 m, when stand 3 is occupied.

4. When stand 3 is occupied, taxiing of ACFT into stand 2 into position facing east is AVBL without restrictions, whereas taxiing out of stand 2 shall be executed turning left through stand 1, and when ACFT is parked facing west – without restrictions.

5. When stand 4 is occupied, taxiing of ACFT with wingspan of 23 m or above into/out of stand 5 shall be executed by towing.

6. When stand 4 is occupied, taxiing of ACFT with wingspan of less than 23 m into stand 5 into position facing east and taxiing-out of ACFT with wingspan of less than 23 m parked facing west is AVBL without restrictions.

7. Taxiing of Mi-8 HEL into stand 5 into position facing west, when stand 4 is occupied by Mi-8 HEL, parked in accordance with the established HEL marking, shall be executed by taxiing under main rotor thrust through vacant stand 6.

8. Taxiing of Mi-8 HEL into stand 5, when stand 4 is occupied by Mi-8 HEL, parked in accordance with the established HEL marking, and when stand 6 is occupied, shall be executed by taxiing under main rotor thrust into position facing east only.

9. When stands 4 and 5 are occupied, ACFT with wingspan of 23 m or above shall taxi into/out of stand 6 by towing.

10. When stands 4, 5, 6 are occupied, taxiing of ACFT into/out of stand 7 shall be executed by towing. When stands 4, 5 are occupied by Mi-8 HEL, parked in accordance with the established HEL marking, taxiing of HEL into/out of stand 7 shall be executed by taxiing under main rotor thrust facing east only.

11. When stands 4, 5, 6 are occupied, taxiing of ACFT into stand 8 into position facing east is AVBL without restrictions, into position facing west – through vacant stand 7.

12. Taxiing of ACFT into stand 7 into position facing west shall be executed through vacant stand 8.

13. When stands 4, 5, 6 are occupied, taxiing of ACFT parked facing west out of stands 7, 8 is AVBL without restrictions.

14. When stands 4, 5, 6, 7, 8 are occupied, taxiing of ACFT into/out of stand 9 shall be executed by towing. When stands 4, 5 are occupied by Mi-8 HEL, parked in accordance with the established HEL marking, taxiing of HEL into/out of stand 9 shall be executed under main rotor thrust facing east only.

15. Taxiing of Mi-8 HEL out of stand 5 (6, 9), when stand 4 (5, 6) is occupied by Mi-8 HEL, parked in accordance with the established HEL marking, shall be executed by taxiing under main rotor thrust.

16. Taxiing of ACFT into stands 10, 11 into position facing east, when stands 4, 5, 6, 7, 8, 9 are occupied, and into position facing west, when stands 4, 5, 6, 7, 8, 9 are vacant, is AVBL without restrictions.

17. Taxiing of ACFT into stand 10 into position facing west is AVBL through vacant stands 9 or 11.

18. When stand 10 is occupied, taxiing of ACFT into stand 11 into position facing west shall be executed turning left by instruction of the marshaller.

19. Выруливание ВС с МС 10, 11 при занятых МС 4, 5, 6, 7, 8, 9 из положения носом на запад производится без ограничений.

20. Заруливание/выруливание ВС с размахом крыла более 23 м на/с МС 12 при занятых МС 4, 5, 6 производится методом буксировки.

21. Заруливание ВС на МС 13 носом на юго-запад и выруливание из положения носом на северо-восток при свободных МС 14, 15 производится без ограничений.

22. Заруливание ВС на МС 13 носом на северо-восток и выруливание из положения носом на юго-запад при свободных МС 14, 15 производится методом буксировки.

23. Заруливание ВС на МС 14 носом на юго-запад и выруливание из положения носом на северо-восток, при свободном МС 15, производится без ограничений.

24. Заруливание ВС на МС 14 носом на северо-восток и выруливание из положения носом на юго-запад, при свободном МС 15, производится методом буксировки.

25. Заруливание ВС на МС 15 носом на юго-запад и выруливание из положения носом на северо-восток производится без ограничений.

26. Заруливание ВС на МС 15 носом на северо-восток и выруливание из положения носом на юго-запад производится методом буксировки.

27. Заруливание/выруливание ВС с низкорасположенными двигателями на МС 13, 14, 15 производится методом буксировки.

28. Руление ВС с размахом крыла более 22 м по МРД на участке между РД 1 и РД 2 при занятых МС 13, 14, 15 ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

29. Заруливание/выруливание ВС с размахом крыла более 23 м на/с МС 16 при занятых МС 4, 5, 6 производится методом буксировки, ВС с размахом крыла менее 23 м на тяге собственных двигателей через МС 17 или МС 12 с установкой носом на восток.

30. Заруливание ВС с размахом крыла не более 30 м при свободных МС 4, 5, 6 на МС 12 в положение носом на восток возможно правым или левым разворотами согласно маркировке.

31. Заруливание/выруливание ВС с размахом крыла более 23 м на/с МС 17 при занятых МС 4, 5, 6 производится методом буксировки, при свободных МС 4, 5, 6 на тяге собственных двигателей правым разворотом через МС 16 или левым разворотом согласно разметке.

32. Заруливание ВС по перрону до МС 18 производится на тяге собственных двигателей, от МС 18 до МС 19, 20, 21, 22 при занятых соседних стоянках производится методом буксировки, при свободной соседней стоянке заруливание ВС на МС 19, 20, 21, 22 производится на тяге собственных двигателей.

33. Заруливание ВС на МС 18, 23 производится на тяге собственных двигателей.

## **7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться**

Эвакуация ВС выполняется согласно плану удаления ВС, потерявших способность двигаться.

## **8. Противообледенительная обработка**

Специально оборудованных зон противообледенительной обработки ВС не установлено.

Обработка противообледенительной жидкостью ВС гражданской авиации производится на МС 1, 4.

Для обработки ВС противообледенительной жидкостью применяется установка противообледенительной обработки ВС: УПО-8.

Противообледенительные жидкости (ПОЖ) применяемые на аэродроме: Арктика ДГ тип 1.

19. When stands 4, 5, 6, 7, 8, 9 are occupied, taxiing of ACFT parked facing west out of stands 10, 11 is AVBL without restrictions.

20. When stands 4, 5, 6 are occupied, ACFT with wingspan of 23 m or above shall taxi into/out of stand 12 by towing.

21. When stands 14, 15 are vacant, taxiing of ACFT into stand 13 into position facing south-west and taxiing-out of ACFT parked facing north-east, is AVBL without restrictions.

22. When stands 14, 15 are vacant, taxiing of ACFT into stand 13 into position facing north-east and taxiing-out of ACFT parked facing south-west, shall be executed by towing.

23. When stand 15 is vacant, taxiing of ACFT into stand 14 into position facing south-west and taxiing-out of ACFT parked facing north-east, is AVBL without restrictions.

24. When stand 15 is vacant, taxiing of ACFT into stand 14 into position facing north-east and taxiing-out of ACFT parked facing south-west shall be executed by towing.

25. Taxiing of ACFT into stand 15 into position facing south-west and taxiing-out of ACFT parked facing north-east is AVBL without restrictions.

26. Taxiing of ACFT into stand 15 into position facing north-east and taxiing-out of ACFT parked facing south-west shall be executed by towing.

27. Taxiing of ACFT with low-mounted engines into/out of stands 13, 14, 15 shall be executed by towing.

28. Taxiing of ACFT with wingspan of 22 m or above along MAIN TWY segment from TWY 1 to TWY 2 is PROHIBITED, when stands 13, 14, 15 are occupied.

29. Taxiing of ACFT with wingspan of 23 m or above into/out of stand 16, when stands 4, 5, 6 are occupied, shall be executed by towing, ACFT with wingspan of less than 23 m – under own engines power through stand 17 or stand 12 for parking facing east.

30. Taxiing of ACFT with wingspan of not more than 30 m into stand 12 into position facing east, when stands 4, 5, 6 are vacant, shall be executed turning right or left in accordance with the established marking.

31. Taxiing of ACFT with wingspan of 23 m or above into/out of stand 17, when stands 4, 5, 6 are occupied, shall be executed by towing, when stands 4, 5, 6 are vacant – under own engines power, turning right through stand 16 or turning left in accordance with the established marking.

32. Taxiing via apron up to stand 18 shall be executed under own engines power, from stand 18 to stands 19, 20, 21, 22, when adjacent stands are occupied – by towing, when adjacent stand is vacant, taxiing of ACFT into stands 19, 20, 21, 22 – under own engines power.

33. Taxiing of ACFT into stands 18, 23 shall be executed under own engines power.

## **7. Removal of disabled ACFT**

Recovery operations are conducted strictly in accordance with the established Disabled Aircraft Removal Plan.

## **8. ACFT de-icing/anti-icing treatment**

Special areas designated for ACFT de-icing/anti-icing treatment are not AVBL at the aerodrome.

De-icing/anti-icing treatment of civil aviation ACFT is conducted on stands 1, 4.

De-icing/anti-icing unit UPO-8 is employed for de-icing/anti-icing treatment of ACFT at the aerodrome.

De-icing/anti-icing fluids used at the aerodrome: Arctica DG type I.

## УХКК АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

### 1. Общие положения

Специальные процедуры взлёта и захода на посадку предназначены для снижения уровня шума над пролетаемой местностью. Процедуры обусловлены защитой окружающей среды от воздействия авиационного шума и выполняются экипажами всех типов ВС гражданской авиации. Выполнение процедур снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

### 2. Использование системы ВПП в дневное время

Используется для взлетов и посадок ВС, выполняющих регулярные и чартерные рейсы.

### 3. Использование системы ВПП в ночное время

В ночное время ВПП используется редко. Как правило, для приема/выпуска ВС, выполняющих рейсы по санитарным заданиям, или для выпуска задержавшихся рейсов.

### 4. Ограничения на взлет

Схемы выполнения взлёта выполнять с применением процедуры уменьшения шума NADP 1.

### 5. Примечания

Процедуры по уменьшению шума на местности при взлёте не применяются в случае наличия обледенения, умеренной болтанки и наличии сдвига ветра.

## УХКК АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

### 1. Общие положения

При полетах в пределах диспетчерской зоны и узлового диспетчерского района аэродрома Комсомольск-на-Амуре/Хурба экипажу ВС необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД на использование воздушного пространства, полученное до входа в соответствующую зону ответственности;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующих органов ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ - диапазоне;
- иметь на борту приемоответчик, передающий данные о барометрической высоте.

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

Все полеты ВС осуществляются по опубликованным SID, STAR, схемам захода на посадку и по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного наведения (векторение).

Для установления или выдерживания безопасных интервалов эшелонирования экипажам ВС органом ОВД могут быть даны указания скорректировать скорость полета. В случае невозможности выдерживания опубликованной/заданной органом ОВД скорости экипаж ВС должен немедленно доложить об этом органу ОВД. Если ВС, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, то КВС сообщает об этом органу ОВД, который исходя из воздушной обстановки, должен обеспечить этому ВС внеочередную посадку, указав порядок снижения и захода на посадку. Требуется внеочередную посадку разрешается только в случае крайней необходимости.

## УНKK AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### 1. General provisions

Noise abatement take-off and approach procedures are intended to minimize level of noise in the overflow area. Noise abatement procedures are defined by the objective to reduce impact of aviation noise on the environment and shall be employed by flight crews of all civil aviation ACFT. Noise abatement procedures shall not be employed at the expense of compromising safety of flight operations.

### 2. Use of the runway system during the day period

During the day RWY is used for take-off and landing operations of scheduled and charter ACFT flights.

### 3. Use of the runway system during the night period

At night RWY is used less often. Mainly, RWY is used for arrival/departure of ACFT executing flights rendering medical assistance or departure of delayed flights.

### 4. Take-off restrictions

Take-off shall be carried out with employment of Noise Abatement Departure Procedure (NADP) 1.

### 5. Remarks

Noise abatement take-off procedures shall not be employed, if icing, moderate turbulence and wind shear occur.

## УНKK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1. General

Requirements for flight operations within Komsomolsk-na-Amure/Khurba CTR, TMA:

- to obtain permission to use the airspace from the ATS unit before ACFT enters the relevant area of responsibility;
- to report ACFT position upon request of the ATS unit;
- to follow instructions of relevant ATS units;
- to maintain two-way radio communication in VHF-range;
- to carry an SSR transponder on board.

Arriving ACFT on the final approach segment have priority over departing ACFT.

All ACFT flights shall be operated via published SID, STAR, approach procedures and along tracks assigned by the ATS unit by radar vectoring.

ATS unit can give instructions to flight crews to adjust flight speed to establish or maintain safe separation intervals. If unable to maintain the published/assigned speed, flight crew must immediately report to the ATS unit. If ACFT holding in the holding area requires immediate landing, pilot-in-command must inform ATS unit, which must provide priority landing to the ACFT, advising descent and approach sequence, depending on air situation. It is permitted to request priority landing only in case of emergency.

**Вылет по ППП**

Вылет из аэродрома Комсомольск-на-Амуре/Хурба осуществляется:

- по установленным SID с применением процедуры «Прямо на»;
- методом векторения.

Векторение и процедура «Прямо на» применяются при достижении воздушным судном минимальной безопасной абсолютной высоты УВД.

Набор высоты выполняется только до высоты, (эшелона), разрешенного органом ОВД.

**Порядок взлета**

Взлет не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе диспетчера Вышки. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

**Примечание:**

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

При необходимости занятия ВПП более 1 минуты экипаж ВС до ее занятия сообщает диспетчеру Вышки о необходимом времени для подготовки к взлету, если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж ВС обязан запросить повторное разрешение на взлет.

Взлет и первоначальный набор высоты осуществляются:

- по SID, которые включают в себя процедуру набора высоты и перехода к маршрутной структуре ОВД до ПОД выхода;
- при использовании средств наблюдения – по траекториям, задаваемым органом ОВД методом векторения.

Перед разрешением на взлет условия выхода могут быть скорректированы диспетчером Вышки.

**Прибытие по ППП**

До входа ВС в узловой диспетчерский район Комсомольск-на-Амуре/Хурба экипаж ВС должен получить текущее сообщение о фактической погоде и состоянии ВПП от диспетчера Вышки.

Снижение и подход к аэродрому Комсомольск-на-Амуре/Хурба осуществляется:

- по опубликованным STAR и картам захода на посадку с применением процедуры «Прямо на»;
- методом векторения на высотах не ниже минимальных абсолютных высот УВД с учетом отрицательных температур.

STAR назначается диспетчером ОВД заблаговременно. Снижение выполняется только до высоты (эшелона), разрешенной органом ОВД.

Экипаж ВС обязан соблюдать линию пути, вертикальный профиль и ограничения по скорости, опубликованные на карте STAR.

**Примечание:**

*Ограничения по высоте и скорости могут быть отменены диспетчером Вышки. Спряжение линии пути осуществляется только после получения от органа ОВД указания следовать «прямо на» точку, принадлежащую STAR.*

RNAV STAR применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующий допуск. Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах RNAV STAR и/или поддержание RNAV STAR и/или схемы захода на посадку не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру Вышки и запросить векторение для прибытия и/или захода на посадку.

**IFR departure**

ACFT shall depart from Komsomolsk-na-Amure/Khurba aerodrome:

- via the established SID, applying “Direct to” instruction;
  - by radar vectoring.
- Vectoring and “Direct to” instruction shall be applied after ACFT reaches MSA.

ACFT shall climb only to the HGT (flight level) cleared by the ATS unit.

**Take-off procedure**

Take-off not from the RWY beginning shall be carried out upon request of the flight crew or at the initiative of TWR controller. Pilot-in-command bears the responsibility for taking the decision to take off not from the RWY beginning.

**Note:**

*Downwind take-off shall be carried out upon request of the flight crew or at the initiative of TWR controller to expedite flow of air traffic. Pilot-in-command bears the responsibility for taking the decision to execute downwind take-off.*

Flight crew must advise TWR controller about the time required to prepare for take-off prior to occupying the RWY, if ACFT requires to line up for longer than 1 minute. Flight crew must request new take-off clearance, if more than 1 minute has passed after issuance of the initial take-off clearance.

Take-off and initial climb shall be carried out:

- via SID procedures that include climb and transition to ATS route structure up to exit CRP;
- along the tracks assigned by the ATS unit by radar vectoring, provided surveillance is AVBL.

TWR controller can adjust departure instructions, before issuing take-off clearance.

**IFR arrival**

Flight crew must obtain information on actual weather and RWY condition from TWR controller before ACFT enters Komsomolsk-na-Amure/Khurba TMA.

Descent and arrival to Komsomolsk-na-Amure/Khurba AD shall be carried out:

- via the established STAR and approach procedures, applying “Direct to” instruction;
- by vectoring at ALT not below MSA (taking into consideration low temperature correction).

STAR is assigned by the ATS unit controller well in advance. ACFT shall descend only to the HGT (flight level) cleared by the ATS unit.

Flight crew must maintain flight track, vertical profile and speed constraints published on STAR chart.

**Note:**

*HGT and speed restrictions can be cancelled by TWR controller. Direct routing is permitted only after ATS unit instructs flight crew to proceed directly to STAR WPT.*

RNAV STAR is AVBL for ACFT with certified equipment, operated by flight crews having appropriate operational approval. If flight crew has no information on RNAV STAR and/or if unable to maintain RNAV STAR and/or approach procedure, flight crew must report to TWR controller and request vectoring for arrival and/or approach.

ВС производят посадку на ВПП 18/36. Посадка с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока ВС по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

При заходе на посадку для ВС, не оборудованных приемниками DME (при отказе бортового приемника DME или маяка DME), информация об удалении ВС от торца ВПП передается органом ОВД на основании данных обзорного радиолокатора.

При отказе РТС, обеспечивающих контроль дальности, орган ОВД информирует об этом экипаж ВС.

#### **Визуальный заход на посадку**

На аэродроме Комсомольск-на-Амуре/Хурба применяется визуальный заход на посадку для ВПП 18/36. Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или иницируется органом ОВД по согласованию с командиром воздушного судна.

После доклада командира воздушного судна «Полосу наблюдаю, прошу визуальный заход» - ответственность за завершение полета возлагается на командира экипажа воздушного судна.

Орган ОВД обеспечивает эшелонирование между воздушными судами, выполняющими визуальный заход на посадку и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

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

#### **Особенности при заходе на посадку по GNSS**

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

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

#### **Уход на второй круг по ППП**

При уходе ВС на второй круг по ППП КВС переходит на выполнение полета по ППП и ВС следует по опубликованной схеме ухода на второй круг. Для обеспечения повторного захода на посадку органом ОВД может применяться радиолокационное векторение.

При уходе на второй круг по решению КВС экипаж ВС обязан немедленно доложить об этом диспетчеру Вышки.

#### **Процедуры наблюдения ОВД**

Процедуры наблюдения ОВД осуществляются с использованием первичного и вторичного РЛК.

Орган ОВД информирует экипажи ВС в случае, если обслуживание на основе системы наблюдения ОВД прервано или прекращено.

#### **Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного и вторичного обзорного радиолокатора**

АОРЛ-1АС (обзорный радиолокатор аэродромный), имеющий двоярный компонент, включающий первичный канал радиолокации и вторичный канал радиолокации в режиме «УВД» и «RBS».

ACFT shall land on RWY 18/36. Downwind landing shall be carried out upon request of the flight crew or at the initiative of the relevant ATS unit to expedite flow of air traffic. Pilot-in-command bears the responsibility for taking the decision to execute downwind landing.

ATS unit transmits information about DIST from ACFT not equipped with DME receivers (in case of ACFT DME receiver or DME beacon failure) to RWY extremity to the flight crew based on radar surveillance data.

ATS unit informs flight crew in case of failure of Distance Measuring Equipment (DME).

#### **Visual approach**

RWY 18/36 is AVBL for visual approach operations. Visual approach clearance for ACFT operating an IFR flight shall be requested by the flight crew or is initiated by the ATS unit after coordination with the pilot-in-command.

After pilot-in-command reports "Runway in sight, request visual approach", the responsibility for completing the flight is imposed on the pilot-in-command.

ATS unit provides separation between ACFT cleared for visual approach and other arriving and departing ACFT.

If visual contact with RWY or its references is lost, flight crew shall execute missed approach under IFR, immediately informing ATS unit.

#### **GNSS approach procedure**

Flight crew executing GLS, RNP approach must advise ATS unit about the backup approach procedure.

If unable to provide approach procedure, ATS unit informs flight crew and advises to fly the backup approach procedure.

#### **Missed approach under IFR**

If intended to execute missed approach under IFR, flight crew shall change to an IFR flight and proceed in accordance with the published missed approach procedure. Radar vectoring may be applied by the ATS unit to provide missed approach.

Pilot-in-command must immediately report to TWR controller, if a decision was taken to execute missed approach.

#### **ATS surveillance procedures**

ATS surveillance is provided with employment of primary and secondary surveillance radars.

ATS unit informs flight crews, if ATS surveillance service is interrupted or terminated.

#### **Radar control and ATS using primary and secondary surveillance radars**

Radar control and ATS are provided using Terminal area radar (AORL-1AC) which employs combined primary surveillance radar and secondary surveillance radar operating in ATC and RBS modes.

Экипажи ВС, выполняющие полеты с/на аэродром Комсомольск-на-Амуре/Хурба, посадочных площадок, расположенных в границах CTR Комсомольск-на-Амуре/Хурба, при наличии бортового ответчика ВОРЛ, обеспечивают использование ответчика ВОРЛ в режимах «А» и «С» в обязательном порядке. Код индивидуального опознавания ответчика ВОРЛ назначается органом ОВД.

Векторение осуществляется органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением ВС. Векторение применяется для обеспечения установленных интервалов эшелонирования потока ВС, регулирования очередности захода на посадку при изменении направления ВПП для посадки, оказания навигационной помощи экипажу ВС.

Необходимость векторения определяется органом ОВД из анализа воздушной обстановки.

Векторение разрешается на высотах не ниже минимальных абсолютных в соответствии с обзорной картой минимальных абсолютных высот УВД.

#### **Потеря радиосвязи**

При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал «Бедствие» и при наличии ответчика ВОРЛ установить на нем код 7600;
- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- продолжать передачу установленных докладов о местонахождении и высоте полета;
- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;
- прослушивать на частоте ДПРМ курса посадки информацию и указания органа ОВД;
- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме Комсомольск-на-Амуре/Хурба уйти на запасной аэродром.

Экипаж может с помощью мобильного телефона использовать телефон диспетчерского пункта «Вышка»: +7 (4217) 552-080.

При потере радиосвязи до входа в район аэродрома Комсомольск-на-Амуре/Хурба экипаж ВС продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера ОВД, в направлении радионавигационного средства рабочего курса посадки в зону ожидания. Далее ВС снижается по схеме зоны ожидания и выполняет внеочередной заход на посадку.

#### **Порядок действий при вылете**

При потере двусторонней радиосвязи, после взлета, ВС набирает (высоту) эшелон в соответствии с условиями выхода. При решении КВС следовать на аэродром назначения, ВС следует на заданном в условиях выхода или последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС эшелоне в течение 5 минут, затем набирает крейсерский эшелон в соответствии с планом полета; или набирает FL140/FL150 или FL240/FL250 в соответствии с правилами полета при отказе радиосвязи.

При решении КВС произвести посадку на аэродроме Комсомольск-на-Амуре/Хурба ВС выходит при использовании средств навигации на радионавигационное средство схемы захода на посадку рабочей ВПП или в опубликованную точку схемы захода на посадку, основанной на зональной навигации на заданном в условиях выхода или на последней заданной диспетчером и подтвержденной экипажем ВС высоте (эшелоне), затем ВС снижается в точку IAF на установленной высоте для выхода и выполнения захода на посадку.

Flight crews of ACFT carrying an SSR transponder on board, must provide serviceability of SSR transponder in «A» and «C» modes over the course of flight operations from/to Komsomolsk-na-Amureic/Khurba AD, landing sites, located within Komsomolsk-na-Amureic/Khurba CTR. ATS unit assigns a unique address code to mode S transponder equipped ACFT.

Radar vectoring is provided by the ATS unit that exercises direct control over all aircraft movements. Vectoring is applied to provide the established separation intervals between ACFT, sequence of ACFT for approach in case of change of RWY heading for landing, navigational assistance to flight crew.

ATS unit determines the need to apply vectoring based on air situation analysis.

Radar vectoring is permitted at ALT not below MSA in accordance with ATC Surveillance Minimum Altitude Chart.

#### **Communication failure**

In the event of radio communication failure flight crew must:

- switch on distress signal (“MAYDAY”) and set SSR transponder, if AVBL, to code 7600;
- take measures to re-establish radio communication using emergency FREQ 121.500 MHz, radio communication with other ACFT and ATS units;
- continue transmitting reports on ACFT position and flight HGT;
- execute approach as prescribed by the established radio communication failure procedures;

- maintain a listening watch on FREQ of LOM of landing heading for information and ATS unit instructions;
- proceed to an alternate aerodrome in case of adverse weather conditions at Komsomolsk-na-Amureic/Khurba aerodrome.

Flight crew may use mobile communication to contact TWR controller unit: +7 (4217) 552-080.

In the event of radio communication failure before ACFT enters Komsomolsk-na-Amureic/Khurba terminal area, flight crew shall proceed at the flight level, assigned by the last ATS unit instruction towards radio navigation aid of the active landing heading to the holding area. After that, ACFT shall descend in accordance with the holding procedure and execute priority approach.

#### **Departure procedures**

In the event of two-way radio communication failure after take-off, ACFT shall climb to the flight level (HGT) in accordance with departure instructions. If a decision is taken by the pilot-in-command to proceed to the destination aerodrome, ACFT shall continue the flight at the flight level assigned in departure instructions or at the flight level last assigned by the controller and acknowledged by flight crew for 5 min, then climb to the cruising level in accordance with the flight plan; or climb to FL140/FL150 or FL240/FL250 in accordance with procedures established for flights experiencing communication failure.

If a decision is taken by the pilot-in-command to land at Komsomolsk-na-Amureic/Khurba AD, ACFT shall proceed, using own navigation to the radio navigation aid of the approach procedure of the active RWY or to the published WPT of RNAV approach procedure at HGT (flight level) assigned in departure instructions or last assigned by the controller and acknowledged by the flight crew, then descend to FAP/FAF HGT and execute approach.

### Порядок действий при прибытии

ВС следует по назначенному органом ОВД маршруту прибытия на последней заданной диспетчером и подтвержденной экипажем ВС высоте (эшелоне), снижение ВС производится при использовании средств навигации после пролета радионавигационного средства рабочей ВПП или после пролета опубликованной точки схемы захода на посадку, основанной на зональной навигации для выхода в точку IAF на установленных высотах и выполнения захода на посадку.

Если потеря радиосвязи произошла в процессе радиолокационного векторения, то ВС выходит по кратчайшему расстоянию на последнем заданном диспетчером и подтвержденном экипажем ВС высоте (эшелоне) при использовании средств навигации на радионавигационное средство рабочей ВПП или на опубликованную точку схемы захода на посадку, основанной на зональной навигации для выхода в точку IAF на установленной высоте и выполнения захода на посадку.

#### Примечание:

*Прослушиванием КРМ экипаж ВС должен убедиться в том, что выбранная ВПП является рабочей. Курсовой маяк ВПП другого направления должен быть выключен во время захода на посадку ВС, потерявшего радиосвязь.*

### Порядок действий при уходе на второй круг

При решении КВС произвести посадку ВС после выполнения ухода на второй круг, ВС набирает высоту, указанную в опубликованной схеме ухода на второй круг и выполняет заход на посадку.

При решении КВС следовать на запасной аэродром, после выполнения процедуры ухода на второй круг по опубликованной схеме ухода на второй круг ВС производит набор FL140/FL150 или FL240/FL250 в соответствии с правилами полета при отказе радиосвязи.

### Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости применяются при дальности видимости на ВПП менее 550 метров и/или НГО (вертикальная видимость) менее 60 метров.

### Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости

Руление ВС по рабочей площади осуществляется только за машиной сопровождения, оборудованной двухсторонней связью «земля-воздух» и «земля-земля», проблесковыми маяками.

Сообщение о введении «Процедур в условиях ограниченной видимости» доводится до экипажей ВС оперативным органом фразой: *«Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».*

При вылете с ВПП 18/36 машина сопровождения используется в обязательном порядке для сопровождения ВС по маршрутам руления до занятия ВС мест ожидания на РД 1, 2, 3, 4 у стоп-огней ВПП 18/36 или производится буксировка ВС на место запуска.

РД 1, 2, 3, 4 считаются свободными, когда ВС по докладу экипажа займет ВПП 18/36.

ВПП 18/36 считается свободной, когда ВС по докладу экипажа займет РД 1, 2, 3, 4.

Взлеты не от начала ВПП без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП ЗАПРЕЩЕНЫ.

О прибытии ВС на МС экипаж ВС должен доложить, используя следующую фразеологию: *«Позывной ВС, на МС ...».*

### Arrival procedures

ACFT shall proceed via STAR assigned by the ATS unit at HGT (flight level) last assigned by the controller and acknowledged by the flight crew, after passing the radio navigation aid of the active RWY or the published WPT of RNAV approach procedure ACFT shall descend at the established HGT to IAF using own navigation and execute approach.

In the event of radio communication failure when being vectored, ACFT shall proceed using own navigation along the shortest distance at HGT (flight level) last assigned by the controller and acknowledged by the flight crew to the radio navigation aid of the active RWY or to the published WPT of RNAV approach procedure at the established HGT to IAF and execute approach.

#### Note:

*Flight crew must make sure that the chosen RWY is active by monitoring the localizer. Localizer of the other RWY must be shut down over the course of approach of the ACFT experiencing radio communication failure.*

### Missed approach procedure

In case a decision is taken by the pilot-in-command to land after missed approach, ACFT shall climb to the HGT specified in the published missed approach procedure and execute approach.

In case a decision is taken by the pilot-in-command to proceed to an alternate aerodrome, flight crew shall follow the published missed approach procedure and climb to FL140/FL150 or FL240/FL250 in accordance with procedures established for flights experiencing communication failure.

### Low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented, when RVR is below 550 m and/or the height of cloud base (vertical visibility) is less than 60 m.

### Procedures for low visibility operations

ACFT shall taxi on AD movement area only under assistance of the "Follow-me" vehicle equipped with two-way "ground-air" and "ground-ground" communication and flashing lights.

ATS unit informs flight crews about implementation of low visibility procedures using the following phrase: *"Low visibility procedures in progress, check your minimum"*.

ACFT executing take-off from RWY 18/36 shall taxi via taxi routes to the stop-bar lights at RWY 18/36 holding position on TWY 1, TWY 2, TWY 3, TWY 4 only under assistance of the "Follow-me" vehicle or shall be towed to the start-up position.

TWY 1, TWY 2, TWY 3, TWY 4 are considered vacant after flight crew reports occupying RWY 18/36.

RWY 18/36 is considered vacant after flight crew reports occupying TWY 1, TWY 2, TWY 3, TWY 4.

Take-offs not from the RWY beginning without stop at the line-up position are PROHIBITED.

Flight crew must report parking of ACFT onto the stand using the following phraseology: *"ACFT call sign, on stand..."*.

Освобождение ВПП воздушными судами и транспортными средствами определяется:

- по докладам экипажей ВС об освобождении ВПП или водителем автомобиля сопровождения;
- по докладам должностных лиц оперативных служб.

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

### **Прекращение действия процедур в условиях ограниченной видимости**

При улучшении метеоусловий (при видимости на ВПП 550 м и более) орган ОВД фразой: «Отмена процедур в условиях ограниченной видимости» доводит информацию до экипажей ВС.

### **ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)**

ВПП 36 взлет/посадка, ВПП 18 только взлет.

### **Процедуры полета по ПВП**

Полеты по ПВП производятся согласно опубликованным картам выхода из района аэродрома и захода на посадку по правилам визуальных полетов.

Для полета по маршруту на высоте перехода или ниже перевод шкалы давления барометрического высотомера с QFE (QNH аэродрома) на QNH района производится при пересечении границы диспетчерской зоны (CTR). При подходе к аэродрому на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с QNH района на QFE (QNH аэродрома) производится при пересечении границы диспетчерской зоны (CTR).

Для обеспечения возможности регулирования очередности захода ВС на посадку, а также при введении временного ограничения на аэродроме может быть использована зона ожидания по указанию органа ОВД.

## **УХКК АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

### **Миграция птиц**

Орнитологическая обстановка в окрестностях аэродрома обуславливается суточной и сезонной миграцией птиц.

Миграция птиц обусловлена нахождением в непосредственной близости от аэродрома акватории реки Амур и прилегающих к нему озер, что способствует сосредоточению водоплавающих птиц, которые создают угрозу безопасности полетов.

Опасность представляют скопления врановых, воробьиных и голубей на мусорных свалках города Комсомольск-на-Амуре, н.п. Хурба и Молодежный, а также скопления водоплавающих на отстойниках города Амурска и озере Хумми.

На аэродроме ведется визуальное наблюдение за орнитологической обстановкой. Экипажи ВС информируются о возможном наличии птиц в районе аэродрома диспетчером ОВД.

#### **1.Сезонная**

##### **1.1 Весенняя**

Происходит с третьей декады апреля по первую декаду мая, теплолюбивых - в середине мая. Отдельные миграционные перелеты гусей сохраняются до 25 мая.

Vacation of RWY by ACFT and vehicles is determined based on:

- reports obtained from flight crews confirming RWY vacation, or from driver of the "Follow-me" vehicle;
- reports obtained from the authorized personnel of AD operational services.

Flight crew bears the responsibility for not following the assigned taxi routes on the manoeuvring area and possible RWY incursion.

### **Cancellation of low visibility procedures**

When weather conditions improve (RVR is 550 m or above), ATS unit informs flight crews about cancellation of low visibility procedures using the phrase: "Low visibility procedures cancelled".

### **RWY and relevant equipment approved to support low visibility procedures**

RWY 36 is designated for take-off/landing operations, RWY 18 – for take-off operations only.

### **Procedures for VFR flights**

VFR flights shall be operated in accordance with the published VFR departure and approach charts.

For en-route flights, pressure scale of the barometric altimeter shall be changed from QFE (aerodrome QNH) to area QNH at transition HGT or below, when ACFT crosses CTR boundary. Pressure scale of the barometric altimeter shall be changed from area QNH to QFE (aerodrome QNH), when ACFT arriving to the aerodrome at HGT below the lower safe flight level crosses CTR boundary.

ATS unit can instruct flight crews to hold in the holding area to regulate approach sequence, and in case temporary restrictions are imposed at the aerodrome.

## **UHKK AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**

### **Bird concentrations in the vicinity of the airport**

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by daily and seasonal bird migration.

Bird migration is conditioned by close location of the basin of the Amur river and surrounding lakes that favour concentration of waterfowl birds that pose danger to safety of flight operations.

Concentrations of sparrows, pigeons and birds of the Corvidae family on the garbage dumps of Komsomolsk-na-Amure, Khurba and Molodezhny settlements as well as concentrations of waterfowl birds on drain sumps of the town of Amursk and lake Hummi pose danger to flight operations.

Visual observation of bird migration is provided at the aerodrome. ATS unit informs flight crews about possible presence of birds in the vicinity of the aerodrome.

#### **1. Seasonal migration**

##### **1.1 Spring migration**

Spring migration takes place from the third decade of April till the first decade of May. Migration of thermophilic species occurs in mid-May. Migration of geese can continue up to May 25.



## Высота

Массовый пролет птиц осуществляется круглосуточно, более интенсивно с 2000 до 0100 (UTC) и с 0600 до 1000 (UTC) на высотах от 50 м до 2000 м.

## Направление

Пути миграции проходят через район аэродрома Комсомольск-на-Амуре/Хурба с юга на север. На протяжении периода наблюдается 4 волны миграции.

## Места скопления птиц

Пойменные луга и поля долины реки Амур, болота, предгорья и леса.

### 1.2 Осенняя

Утки и чайки с первой декады сентября, гуси со второй декады сентября. Массовый пролет птиц осуществляется в первой половине октября. Миграция заканчивается до ноября. Сложная орнитологическая обстановка отмечается в течение всего периода.

## Направление

Миграции проходят через район аэродрома Комсомольск-на-Амуре/Хурба с севера на юг.

## Высота

Наиболее интенсивно происходит с 2100 до 0200 (UTC) и с 0600 до 1000 (UTC) на высотах от 50 м до 2000 м.

## Места скопления птиц

Пойменные луга и поля долины реки Амур, озера и болота, предгорья и леса.

## 2. Суточная миграция птиц

Перелеты местных птиц стаями, группами и одиночно к местам кормежки и ночевки между водоемами происходят в светлое время суток на высотах до 200 м преимущественно утром и вечером.

В зимний период перемещение местных птиц осуществляется в светлое время суток на высотах не более 100 м.

## 3. Передача информации

Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

- a) об изменении состояния поверхности ВПП;
- b) об изменениях видимости на ВПП, когда её значение достигает или становится меньше значений 2500, 2000, 1500, 1300, 1000, 800, 700, 500, 300 м;
- c) об изменениях нижней границы облаков (вертикальной видимости), когда её значение достигает или становится больше 300, 200, 150, 100, 90, 80, 60 м;
- d) о возникновении неблагоприятных атмосферных условий;
- e) об изменениях направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов.

## Height

Mass migrations occur round the clock at HGT 50 m – 2000 m, becoming most intense from 2000 till 0100 (UTC) and from 0600 till 1000 (UTC).

## Direction

Migration routes pass through Komsomolsk-na-Amure/Khurba AD terminal area from south to north. 4 waves of migration occur throughout the period.

## Areas of bird concentrations

Flood plain meadows and fields of the valley of the Amur river, swamps, foothills and forests.

### 1.2 Autumn migration

Ducks and gulls start migrating in the first decade of September, geese – in the second decade of September. Migration is most intense in the first half of October and usually ends by November. The ornithological situation is considered hazardous throughout the whole period.

## Direction

Migration routes pass through Komsomolsk-na-Amure/Khurba AD terminal area from north to south.

## Height

Most intense migration periods – from 2100 till 0200 (UTC) and from 0600 till 1000 (UTC) at HGT 50 m - 2000 m.

## Areas of bird concentrations

Flood plain meadows and fields of the valley of the Amur river, swamps, foothills and forests.

## 2. Daily migration

Migration of native birds in flocks, groups and individually for feeding and stopover between reservoirs take place in daylight hours, mainly in the morning and in the evening at HGT up to 200 m.

In winter migration of native birds occurs in daylight hours at HGT not above 100 m.

## 3. Information broadcast

ATS unit timely informs flight crew of:

- a) change of RWY surface condition;
- b) change of RVR, when its value reaches or drops below 2500 m, 2000 m, 1500 m, 1300 m, 1000 m, 800 m, 700 m, 500 m, 300 m;
- c) change of the height of cloud base (vertical visibility), when its value reaches or exceeds 300 m, 200 m, 150 m, 100 m, 90 m, 80 m, 60 m;
- d) occurrence of adverse weather conditions;
- e) change of surface wind direction and speed (including gusts).

**УХКК АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**  
**UHKK AD 2.2 4 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.2 UHKK-31 AD 2.2 UHKK-31.1
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.2 UHKK-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.2 UHKK-40
Area Chart – ICAO	AD 2.2 UHKK-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.2 UHKK-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 18	AD 2.2 UHKK-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36	AD 2.2 UHKK-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 18	AD 2.2 UHKK-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36	AD 2.2 UHKK-72
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 18	AD 2.2 UHKK-73
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36	AD 2.2 UHKK-74
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 18	AD 2.2 UHKK-75
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36	AD 2.2 UHKK-76
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 18	AD 2.2 UHKK-77
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36	AD 2.2 UHKK-78
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 18	AD 2.2 UHKK-79
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 36	AD 2.2 UHKK-80
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 18	AD 2.2 UHKK-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 36	AD 2.2 UHKK-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 18	AD 2.2 UHKK-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 36	AD 2.2 UHKK-90
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 18	AD 2.2 UHKK-91
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 36	AD 2.2 UHKK-92
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 18/36	AD 2.2 UHKK-93
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z, LOC Z RWY 36	AD 2.2 UHKK-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y, LOC Y RWY 36	AD 2.2 UHKK-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X, LOC X RWY 36	AD 2.2 UHKK-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W, LOC W RWY 36	AD 2.2 UHKK-100
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 18	AD 2.2 UHKK-101
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 36	AD 2.2 UHKK-102
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR X RWY 18	AD 2.2 UHKK-103
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR X RWY 36	AD 2.2 UHKK-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 18	AD 2.2 UHKK-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 36	AD 2.2 UHKK-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 18	AD 2.2 UHKK-107
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 36	AD 2.2 UHKK-108
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 18	AD 2.2 UHKK-109
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 36	AD 2.2 UHKK-110
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 18/36	AD 2.2 UHKK-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 18	AD 2.2 UHKK-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 36	AD 2.2 UHKK-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 18	AD 2.2 UHKK-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 36	AD 2.2 UHKK-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 18	AD 2.2 UHKK-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 36	AD 2.2 UHKK-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 18	AD 2.2 UHKK-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 36	AD 2.2 UHKK-158
VFR Departure Chart RWY 18	AD 2.2 UHKK-203
VFR Departure Chart RWY 36	AD 2.2 UHKK-204
VFR Arrival Chart RWY 18	AD 2.2 UHKK-205
VFR Arrival Chart RWY 36	AD 2.2 UHKK-206