

УСКК АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
USKK AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УСКК КИРОВ/Победилово
USKK KIROV/Pobedilovo

УСКК АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
USKK AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	583013с 0492049в. В центре ВПП 583013N 0492049E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	22 км Ю-З г. Киров 22 KM SW of Kirov
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	148 м/ 487 фт/ 22°С 148 M/ 487 FT/ 22°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	7 м 7 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	15°В (2019)/ 6.0°В 15°E (2019)/ 6.0°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Аэропорт Победилово» Россия, 610009, г. Киров, Аэропорт «Pobedilovo Airport» Joint Stock Company Airport, Kirov, 610009, Russia Тел., факс/Tel., FAX: 8 (8332) 55-14-34 E-mail : info@pobedilovo43.ru AFTN: УСКККОЬЬ / USKKКОХХ
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

УСКК АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
USKK AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0500-1400 ПТ: 0500-1300 MON-THU: 0500-1400 FRI: 0500-1300
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	нет NIL
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	нет NIL
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1.Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2.Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

УСКК АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
USKK 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, AVGAS100LL/ МС-20, МС-8 TS-1, РТ, AVGAS100LL/ MS-20, MS-8
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
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	Контакты «Топливоно-заправочной компании «Победилово»: е-mail: tzkpobedilovo-ks@mail.ru ; Тел.: 8(8332) 22-71-69, 8(922)990-54-10. Contacts of fuelling company "Toplivo-zapravochnaya kompaniya "Pobedilovo": е-mail: tzkpobedilovo-ks@mail.ru; Tel.: 8(8332) 22-71-69, 8(922)990-54-10.

УСКК АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
USKK AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются в городе AVBL in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются в городе AVBL in the city
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, санчасть в АП, больницы в г.Кирове Medical post in the airport Terminal, medical unit at AP, hospitals in Kirov
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется в городе AVBL in the city
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСКК АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
USKK AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с кат.6 H24 CAT 6
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УСКК АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
USKK AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь – ВПП, БПБ на ширину 10 м от границы ВПП, РД В, «огни» на летной полосе, зоны КРМ и ГРМ; 2-я очередь – перрон, МС, РД В, обочины РД В на ширину 10 м; 3-я очередь – БПБ ВПП на ширину 25 м, обочин перрона и МС с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными, подъездные пути и внутрипортовых дорог. 1. Clearing of RWY, RWY shoulders to a width of 10 M from the edge of RWY, TWY B, lighting equipment on RWY strip, LOC and GP areas; 2. Clearing of apron, stands, TWY B, TWY B shoulders to a width of 10 M; 3. Clearing of RWY shoulders to a width of 25 M, shoulders of apron and stands with a layout of junctions of cleared segments with not cleared ones, access roads and inner airport roads.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон / Apron: Прочность / Strength: асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 45/F/D/W/T
1.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: В – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 45/F/D/W/T
2.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoints location and elevation	нет NIL
3.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УСКК АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
USKK AD 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 and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Дневная маркировка, указательные линии РД – имеются, визуальные средства управления рулением – имеются. Day marking, TWY guide lines – AVBL, taxi guidance visual aids – AVBL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Имеются AVBL
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УСКК АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
USKK 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

УСКК АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
USKK AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Киров, I разряда, Верхне-Волжского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Kirov aeronautical meteorological station (civil), I category, Verkhne-Volzhskiy branch of the Federal State Budgetary Institution "Aviamettelekom Roshydromet"
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ Киров 9 час. Kirov Aeronautical meteorological station (civil) 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TAF 3 час., TREND 30 мин. TAF 3 HR, TREND 30 MIN
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам рус AD forecast charts and texts RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅₀₋₂₀₀ , P ₈₅₀₋₂₀₀ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ВИУ АМИС РФ, ГГС Remote indicator unit of the Aerodrome Weather Observing System (AMIS-RF), intercom
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	СДП TWR
10.	Дополнительная информация (ограничение обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УСКК АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
USKK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
03	047°47'59" 033°	2703x42	PCN 45/F/D/W/T Asphalt-Concrete	582943.13N 0491947.18E — 6.9	THR 143.6 M / 471 FT TDZ 148.3 M / 487 FT
21	227°49'45" 213°	2703x42	PCN 45/F/D/W/T Asphalt-Concrete	583041.79N 0492150.84E — 6.9	THR 141.5 M / 465 FT TDZ 143.5 M / 471 FT
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3003x300	нет/NIL	По окончании ВПП имеется укрепленный участок 50x50 м. Strengthened segment 50x50 M in size adjoins the RWY end. Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3003x300	нет/NIL	По окончании ВПП имеется укрепленный участок 50x50 м. Strengthened segment 50x50 M in size adjoins the RWY end. Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСКК АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
USKK 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
03	2703	2853	2703	2703	нет/NIL
21	2703	2853	2703	2703	нет/NIL

УСКК АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
USKK AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) spacing colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
03	SALS 900 M LIL	зелёные green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2700 M, 60 M white last 570 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
21	HIALS 900 M LIH	зелёные green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2700 M, 60 M white last 588 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УСКК АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
USKK 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.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	Анемометр ВПП 03: 582942.8с 0491959.9в, освещения нет. Анемометр ВПП 03 резерв: 582942.6с 0492000.3в, освещения нет. Анемометр ВПП 21: 583032.9с 0492145.5в, освещения нет. Анемометр ВПП 21 резерв: 583032.7с 0492145.7в, освещения нет. Анемометр RWY 03: 582942.8N 0491959.9E, LGT NIL. Анемометр RWY 03 Reserve: 582942.6N 0492000.3E, LGT NIL. Анемометр RWY 21: 583032.9N 0492145.5E, LGT NIL. Анемометр RWY 21 Reserve: 583032.7N 0492145.7E, LGT NIL.
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, синие Осевые: нет Edge: on all TWY, blue Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется /15 сек. AVBL /15 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УСКК АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
USKK AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	нет NIL
2.	Превышение TLOF/FATO м TLOF/FATO elevation M	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	нет NIL

УСКК АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
USKK AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Киров/Победилово диспетчерская зона / Kirov/Pobedilovo CTR: окружность радиусом 30 км с центром (583012N 0492049E) / a circle radius of 30 KM centred at (583012N 0492049E). Киров/Победилово диспетчерский район / Kirov/Pobedilovo CTA: 585543N 0493723E, далее по часовой стрелке по дуге радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of circle radius of 50 KM centred at (583012N 0492049E) до / to 582525N 0483015E - 584636N 0485004E - 585300N 0490610E - 585543N 0493723E.
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Киров/Победилово диспетчерская зона / Kirov/Pobedilovo CTR: от земли до FL060 / GND to FL060 Киров/Победилово диспетчерский район / Kirov/Pobedilovo CTA: выше 800 м AMSL до FL100 / above 800 M AMSL to FL100
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Киров-Вышка рус Kirov-Tower RUS
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	--/(700) M --/(700) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УСКК АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
USKK 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		124.000 121.500	п/з O/R к/с H24	Резервная частота Reserve FREQ Аварийная частота Emergency FREQ
СДП TWR	Киров-Вышка Kirov-Tower	127.525	к/с H24	Выполняет функции Старта, Подхода, Круга, Посадки, руления Serves as start control unit, approach control unit, circuit control unit, landing control unit, taxiing control unit
АТИС ATIS	Киров-АТИС Kirov-ATIS	134.900	к/с H24	нет NIL
	Киров-Транзит Kirov-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel

УСКК АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
USKK AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км)	Примечания
Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DME (15°В/-) DME (15°E/-)	КФ KF	110.6 CH 43X	к/с H24	583021.1N 0492038.8E	180 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 03 ILS кат. I (15°В/-) LOC 03 ILS CAT I (15°E/-)	ИОР IOR	109.3	к/с H24	583055.4N 0492219.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 03 GP 03		332.0	к/с H24	582952.0N 0491954.0E			3.0°, RDH 15.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 21 ILS кат. I (15°В/-) LOC 21 ILS CAT I (15°E/-)	ИЬА IXA	109.9	к/с H24	582932.2N 0491924.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 21 GP 21		333.8	к/с H24	583038.4N 0492131.7E			3.0°, RDH 15.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 21 DME 21	ИЬА IXA	109.9 CH 36X	к/с H24	583038.4N 0492131.8E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 03 LOM 03	ОР OR	438	к/с H24	582821.8N 0491656.1E			213° MAG/3.7 KM RWY 03 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 03 LMM 03	О O	213	к/с H24	582924.0N 0491906.9E			213° MAG/0.9 KM RWY 03 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 21 LOM 21	ЬА XA	438	к/с H24	583204.7N 0492445.2E			033° MAG/3.8 KM RWY 21 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 21 LMM 21	Ь X	213	к/с H24	583102.1N 0492233.6E			033° MAG/0.9 KM RWY 21 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV GNSS	УСКК USKK	109.625 CH22120	к/с H24	582953.5N 0492053.4E		350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 21 GLS кат. I GBAS (H) 21 GLS CAT. I	G21A	CH20887	к/с H24			37	3.0°, TCH 15.7 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 03 GLS кат. I GBAS(H)03 GLS CAT I	G03A	CH 20476	к/с H24			37	3.0°, TCH 15.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами (по запросу КВС). Руление и буксировка производится по установленной маркировке.

Перемещение вертолетов на ползковом шасси на ВПП или с ВПП на стоянки, производится путем перемещения на высоте до 10 м относительно поверхности летного поля по разметке РД. Расстояние от концов лопастей несущего винта до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта, до других воздушных судов не менее двух диаметров несущего винта.

Буксировка ВС осуществляется по маршрутам руления, рулежным дорожкам (в том числе и их пересечение), только с разрешения диспетчера СДП, позывной «Киров-Вышка» на частоте 127.525 МГц.

Буксировка ВС по ВПП (в том числе и ее пересечение), только с разрешения диспетчера СДП.

Скорость руления ВС выбирает КВС в зависимости от состояния поверхности, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления ВС не должна превышать скорости, установленной Руководством по летной эксплуатации ВС (РЛЭ). При видимости 400 м и менее ВС лидируется автомашиной сопровождения, оборудованной светосигнальным устройством и радиостанцией.

Пересечение критических зон РМС воздушными судами, автотранспортом и другими подвижными средствами, производится с разрешения органа ОВД позывной «Киров-Вышка» на частоте 127.525 МГц. При выполнении ВС захода на посадку на этапе от точки промежуточного этапа захода на посадку КТП и до посадки, нахождение воздушных судов, автотранспорта и других подвижных средств в критической зоне РМС ЗАПРЕЩЕНО.

Противообледенительная обработка осуществляется на перроне в зоне обслуживания ВС. Обработка выполняется противообледенительными жидкостями тип I и тип IV с использованием спецмашин.

Решение о противообледенительной обработке при запущенных двигателях принимается согласно руководства по организации наземного обслуживания авиакомпаний, эксплуатирующих данные ВС, по согласованию с КВС.

Связь с оператором наземного обслуживания, выполняющим обработку, контроль противообледенительной обработки, осуществляется на частоте 118.900 МГц.

Запрос диспетчерского разрешения на полет, запуск двигателей, выруливание со стоянки осуществляется на частоте 127.525 МГц (позывной «Киров-Вышка»).

2. Руление на места стоянки и с них**2.1 Прибытие**

После посадки с МК посадки 033°/213° - разворот ВС на ВПП на 180° выполнять в торце ВПП в местах уширения, освобождение ВПП 03/21 по РД В, заруливание на перрон по РД В.

2.2 Отправление

Для взлета с МК взлета 033°/213° - выруливание с перрона по РД В на ВПП 03/21. Разворот ВС на 180° выполнять в торце ВПП в местах уширения, далее по ВПП на исполнительный старт.

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

Movement of aircraft on the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing using special tow tractors (on request of the pilot-in-command). Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the established marking.

Air taxiing of HEL with skid-equipped landing gear to RWY or from RWY to stands shall be carried out at height up to 10 m from airfield surface along TWY marking. Distance from the main rotor tips to obstacles must be not less than a half of main rotor diameter, distance to other ACFT - not less than two diameters of the main rotor.

Towing of ACFT is executed along taxi routes, TWY (including crossing of them), only by TWR controller's clearance, call sign "Kirov-Tower" FREQ 127.525 MHz.

Towing of ACFT along RWY (including crossing of it) is executed only by TWR controller's clearance.

Taxiing speed shall be determined by pilot-in-command, depending on the condition of the surface, presence of obstacles, aircraft mass, wind and visibility conditions. In all cases, the speed of taxiing must not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual. When visibility is 400 m or less, ACFT shall be escorted by the "Follow-me" vehicle, equipped with lighting and radio station.

Crossing of ILS critical areas by aircraft, vehicles and other mobile facilities shall be carried out by ATS unit clearance, call sign "Kirov-Tower" FREQ 127.525 MHz. When aircraft carries out approach from intermediate approach fix (IF) until landing, presence of aircraft, vehicles and other mobile facilities is PROHIBITED in ILS critical area.

De-icing/anti-icing treatment is performed on the apron in the service area. The treatment is performed with Type I and Type IV fluids using special vehicles.

The decision on de-icing/anti-icing treatment of aircraft with running engines is made according to the Ground Maintenance Organization Manual of the airlines operating these aircraft by arrangement with a pilot-in-command.

Communication with ground maintenance operator performing de-icing/anti-icing treatment, control of the treatment are carried out on frequency 118.900 MHz.

Request for flight clearance, start-up clearance and clearance to taxi from the stand shall be made on frequency 127.525 MHz (call sign "Kirov-Tower").

2. Taxiing to and from stands**2.1 Arrival**

After landing on heading 033°/213° MAG aircraft shall carry out 180-degree turn on the RWY turn pads at RWY extremity, vacate RWY 03/21 via TWY B and taxi to the apron via TWY B.

2.2 Departure

For take-off on heading 033°/213° MAG aircraft shall taxi out of apron via TWY B onto RWY 03/21. Aircraft shall carry out 180-degree turn on RWY turn pads at RWY extremity, then proceed along the RWY to the line-up position.

2.3 ВС, имеющим радиус разворота менее 22 м, разрешается выполнять разворот на 180° на ВПП в любой точке ВПП по решению КВС.

3. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

ВС авиации общего назначения заруливают самостоятельно или, по требованию, сопровождаются спецмашинами на места стоянок, выделенные для них.

4. Зона стоянки для вертолетов

Вертолеты заруливают самостоятельно или, по требованию, сопровождаются спецмашинами на места стоянок, выделенные для них.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Выруливание ВС со стоянки и заруливание ВС на стоянку производятся по командам инженерно технического персонала.

Маршруты руления на перроне в зимних условиях могут быть невидимы из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера «Киров-Вышка».

Для размещения ВС с размахом крыла не более 32 м и вертолетов определены МС 2, 3.

6. Ограничения при рулении

Общая ширина РД В и двух укрепленных обочин составляет 31 м, что меньше нормативного для ВС индекса 6;

Руление ВС типа Ил-76Т (ТД) строго по осевой линии РД В при повышенном внимании экипажа на тяге внутренних двигателей.

Служба ОВД информирует экипажи ВС перед выруливанием и посадкой о данном ограничении по рулению.

При видимости менее 400 м ВС лидируется машиной сопровождения.

Ночью машина сопровождения лидирует ВС 1, 2 классов. Другие ВС лидируются по требованию экипажа.

7. Ограничение полетов вертолетов

Запуск, прогрев и опробование двигателей производится на стоянке с учетом скорости и направления ветра. Скорость и направление ветра при запуске, взлете, посадке учитываются по нормам, установленным РЛЭ для каждого типа вертолета.

Взлет и посадка осуществляются с ВПП 03/21 «по-самолетному» и «вертолетному». Взлет «по-вертолетному» разрешается производить по согласованию с органом ОВД в любом направлении с ВПП 03/21 – за исключением сектора от МПУ 040° до МПУ 200° от места взлета. Заход на посадку и взлет «по-вертолетному» разрешается с любой точки ВПП с выдерживанием установленных схем выхода и захода на посадку. Посадка «по-вертолетному» производится с учетом ветра. В любом случае полет после взлета и перед посадкой производится по установленным для аэродрома схемам.

Полет с грузом на внешней подвеске производится в соответствии с рекомендациями РЛЭ по временным маршрутам, разрабатываемым в рабочем порядке на период выполнения необходимых работ.

Взлет и посадка в условиях снежного, песчаного или пыльного вихря производится в исключительных случаях в соответствии с рекомендациями РЛЭ данного типа вертолета.

2.3 ACFT with radius of turn less than 22 m are permitted to carry out 180-degree turn at any point of the RWY by the decision of pilot-in-command.

3. Parking area for light and ultralight ACFT

General aviation ACFT shall taxi to the designated stands under own engines power or shall be escorted by "Follow-me" vehicles on request.

4. Parking area for helicopters

Helicopters shall taxi to the designated stands under own engines power or shall be escorted by "Follow-me" vehicle on request.

5. Apron - taxiing during winter conditions

Taxiing of ACFT out of/into stands shall be carried out by the instructions of ground maintenance personnel.

Taxi routes on the apron in winter conditions may be unseen due to snow. Assistance of "Follow-me" vehicle may be requested via "Kirov-Tower" controller.

Stands 2, 3 are designated for parking of ACFT with wingspan of not more than 32 m and HEL.

6. Taxiing – limitations

Overall width of TWY B and two reinforced shoulders is 31 m, which is less than the standard required for index 6 ACFT.

Taxiing of Il-76T (TD) ACFT shall be carried out strictly along TWY B centre line with increased caution of the flight crew under inboard engines power.

ATS unit shall inform flight crews about this taxi restriction before ACFT taxiing-out and landing.

When visibility is less than 400 m, aircraft is escorted by "Follow-me" vehicle.

At night "Follow-me" vehicle escorts class 1, 2 ACFT. Other ACFT shall be escorted upon flight crew's request.

7. Helicopter traffic – limitation

Engines start-up, warm-up and run-up shall be carried out on stands taking into account wind direction and speed. During engines start-up, take-off and landing wind direction and speed shall be considered according to the Helicopter Flight Manual for each type of helicopters.

HEL take-off from and landing on RWY 03/21 can be executed as running or no-run take-off/landing. No-run take-off is carried out by prior coordination with ATS unit in any direction from RWY 03/21 except the sector from 040° MAG to 200° MAG from the take-off position. No-run approach and take-off are permitted at any point on RWY maintaining established SID and approach procedures. No-run landing is carried out taking into account wind. In any case, the flight after take-off and before landing shall be carried out according to the procedures established for the aerodrome.

Flight with external load is carried out in accordance with the Helicopter Flight Manual recommendations via temporary routes assigned routinely for the period of execution of the necessary work.

Take-off and landing in conditions of snow, sand or dusty whirlwind is carried out in exceptional cases in accordance with the Helicopter Flight Manual recommendations for specified helicopter type.

Перемещение к месту взлета или стоянки осуществляется рулением или подлетом на высоте до 10 м (для вертолетов на ползковом шасси) по разметке на летном перроне и РД.

8. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Удаление ВС, потерявшего способность двигаться, с летного поля имеет целью в кратчайший срок создать условия для взлета, посадки и руления других ВС и тем самым обеспечить бесперебойную работу аэропорта Киров (Победилово) в случаях:

- выкатывание ВС за пределы ВПП, РД;
- разрушение шин или конструкции колес во время взлета, посадки, руления;
- повреждение (невыпуска) передней опоры шасси;

- повреждение (невыпуска) одной (двух) основных опор шасси;
- посадки ВС с убранными шасси или повреждением всех опор шасси;
- ВС становится препятствием для производства полетов.

Эвакуация потерпевшего бедствие ВС с места бедствия осуществляется силами эксплуатанта ВС или иными силами за счет средств эксплуатанта ВС.

В целях проведения работ по удалению ВС организовано дежурство поисково-спасательных сил и средств, созданы нештатные аварийно-спасательные расчеты (АСР), аварийно-спасательная команда.

Общее руководство организацией проведения работ по удалению ВС осуществляется директором АО «Аэропорт Победилово». Непосредственное руководство проведением работ по удалению воздушного судна возлагается на эксплуатанта ВС. Координатор аэропорта, ответственный за выполнение плана удаления ВС, потерявшего способность двигаться - заместитель генерального директора по аэропортовой деятельности. Контакты:

- телефон: рабочий - 8(8332)25-47-68, мобильный - 49-89-25;
- факс: 8(8332) 55-14-34;
- email: p.konovalov@pobedilovo43.com .

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

Тренировочные полеты выполняются с целью тренировки летного состава, проверки техники пилотирования, подготовки к осенне-зимнему и весенне-летнему периоду, подготовки к авиационным работам. Полеты разрешается производить в любое время суток, максимальное количество тренировочных воздушных судов не более трех, (при разнотипных воздушных судах – не более двух в зоне взлета и посадки одновременно) и не более одного тренировочного воздушного судна при отсутствии радиолокационного контроля.

Полеты производятся по установленным схемам захода на посадку. На воздушных судах со скоростью полета 200 км/ч и менее разрешается производить заходы по ОСП по схемам, предназначенным для захода по РМС. Высота полета по схеме для тренировочных полетов по ППП (600 м) 2500 фт и выше. Полеты по ПВП производятся по схемам, установленным для этих полетов. Перед началом выполнения тренировочных полетов по видам авиационных работ маршруты и высоты полета (не ниже Н без по ПВП), производимые на аэродроме и в районе аэродрома, согласовываются с органом ОВД.

Movement to take-off position or stands shall be executed by taxiing or air taxiing at height up to 10 m (for helicopters with skid-equipped landing gear) along the established marking on apron and TWY.

8. Removal of disabled aircraft

Removal of disabled aircraft from the airfield is aimed at creating conditions for take-off, landing and taxiing of other aircraft in the shortest possible time and thereby ensuring the uninterrupted operation of Kirov (Pobedilovo) AD in the following cases:

- runway, taxiway overrunning;
- breakage of tires or wheel structure during take-off, landing, taxiing;
- damage of nose landing gear (failure of nose landing gear to extend);
- damage of one (two) main landing gear (failure of one (two) main landing gear to extend);
- landing of aircraft with retracted landing gears or damage of all landing gears;
- an aircraft becomes an obstacle for flight operations.

Removal of disabled aircraft is executed by aircraft operator or by other services at the expense of aircraft operator.

Search and rescue forces and resources are provided and non-staff search and rescue crews, search and rescue team are established to carry out removal of disabled aircraft.

Director of the Joint Stock Company "Pobedilovo Airport" is responsible for coordination and organization of disabled aircraft removal. The aircraft operator is responsible for direct coordination of disabled aircraft removal operations. The airport coordinator, responsible for the implementation of the disabled aircraft removal plan is the Deputy Director General for Airport Operations. Contact information:

- phone: office phone - 8(8332)25-47-68, mobile phone - 49-89-25;
- fax: 8(8332) 55-14-34;
- e-mail: p.konovalov@pobedilovo43.com

9. Practice and training flights, technical test flights, use of runway

Training flights are carried out for the purpose of training the flight crew, checking the piloting technique, preparing for the autumn-winter and spring-summer periods and preparing for aviation works. Flights are permitted to be carried out H24. The maximum number of training aircraft is not more than three, (for aircraft of different types - not more than two aircraft in the take-off and landing area at the same time) and not more than one training aircraft without radar control.

Flights are carried out according to the established approach procedures. Aircraft with a flight speed of 200 km/h or less are permitted to carry out 2 NDB approach using procedures designated for ILS approach. The flight altitude according to the established procedures for IFR training flights is (600 m) 2500 ft and above. VFR flights are carried out according to the procedures established for these flights. Before carrying out of training flights for aerial work operations, the routes and flight altitudes (not below the minimum safe altitudes) established at the aerodrome and in the terminal area are coordinated with the ATS unit.

Полеты воздушных судов на выполнение авиационных работ в районе аэродрома производятся по заявкам эксплуатантов ВТ. Маршруты полета, порядок выполнения таких полетов, а также полеты на временные площадки в районе аэродрома согласуются с органом ОВД.

При кратковременном базировании на аэродроме (в районе аэродрома) воздушных судов государственной и экспериментальной авиации и выполнения специальных полетов (тренировочные, учебные, показательные, испытательные и т.п.) составляется и утверждается Временная инструкция по производству полетов. Руководство полетами, прием и выпуск воздушных судов осуществляются с единых диспетчерских пунктов. При этом на время приема и выпуска воздушных судов старшим является РП аэродрома Киров (Победилово), а представитель (руководитель полетов) государственной и экспериментальной авиации – его помощником.

В случае интенсивного воздушного движения в районе аэродрома, а также в других случаях при необходимости руководителю полетов предоставляется право временно прекращать тренировочные полеты и парашютные прыжки.

Технические испытательные полеты производятся согласно документам, регламентирующим такие полеты. Полеты производятся по установленным на аэродроме схемам. В случае необходимости полеты выполняются по маршрутам, заранее согласованным с органом ОВД.

УСКК АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапах выполнения взлета, набора высоты, захода на посадку не производятся.

УСКК АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Общие положения

Полеты в пределах диспетчерского района аэродрома Киров/Победилово осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам и по правилам визуальных полетов.

2. Процедуры полетов по ППП

Полеты в пределах района аэродрома осуществляются, как правило, по правилам полетов по приборам (ППП). Приоритетными являются: SID и STAR с использованием методов зональной навигации (RNAV) на основе спутниковых систем (GNSS). При невозможности выдерживания SID и STAR с использованием методов зональной навигации RNAV (GNSS) экипаж обязан доложить об этом диспетчеру.

Основной процедурой точного захода на посадку по приборам является система ILS Y.

При намерении выполнить заход, отличный от ILS Y, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру и получить подтверждение.

При необходимости, прибывающие ВС могут получить указание о задержке подхода на траектории снижения и захода на посадку в месте, указанном органом ОВД. Для регулирования очередности захода на посадку используются стандартные зоны ожидания над ДПРМ OR, ДПРМ XA, точками K003, K006 и K009.

Внеочередной выход ВС из зон ожидания разрешается и обеспечивается с учётом воздушной обстановки по установленным схемам захода на посадку или назначенным траекториям (векторением).

Визуальный заход на посадку.

На аэродроме применяется визуальный заход на посадку ВС всех категорий.

ACFT flights for aerial work operations in the terminal area are carried out on request of the airway operator. Flight routes, procedure for executing such flights, as well as flights to temporary landing areas in the terminal area are coordinated with the ATS unit.

In case of short-term basing of state and experimental aviation ACFT at the aerodrome (in the terminal area) and execution of special flights (training, practice, demonstration, test flights, etc.), a temporary instruction on flight operations is established and approved. Operational control, arrival and departure of aircraft are carried out by control units. At the same time, ACFT arrival and departure are carried out under control of the Flight Control Officer of Kirov (Pobedilovo) AD and the representative (Flight Control Officer) of the state and experimental aviation is his assistant.

In case of high intensity of air traffic in the terminal area and in other cases if necessary Flight Control Officer can temporarily suspend training flights and parachute jumps.

Technical test flights are carried out in accordance with the documents regulating such flights. Flights are carried out according to the procedures, established at the aerodrome. If necessary, flights are carried out on routes coordinated with the ATS unit in advance.

USKK AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures during take-off, climb and approach are not applied.

USKK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. General

Flights within Kirov/Pobedilovo CTA, shall be operated in accordance with Instrument Flight Rules (IFR) and Visual Flight Rules (VFR).

2. Procedures for IFR flights

Flights in the vicinity of Kirov/Pobedilovo aerodrome are operated in accordance with IFR. The priority procedures at the aerodrome are SID RNAV (GNSS) and STAR RNAV (GNSS). If unable to maintain RNAV (GNSS) SID/STAR, the flight crew must report it to the controller.

ILS Y approach is the basic instrument approach procedure.

In case of intention to execute approach other than ILS Y, the flight crew must report it to the controller and obtain acknowledgement.

If necessary, arriving ACFT can be instructed to hold on approach and descent track at the position assigned by ATS unit. Standard holding areas over LOM OR, LOM XA, K003, K006 and K009 waypoints are available for regulation of approach sequence.

Priority exit of ACFT from holding areas is permitted and provided using the established approach procedures or the assigned tracks (by vectoring) taking into account the air situation.

Visual approach

Visual approach is available at the aerodrome for all ACFT categories.

Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем. Органом ОВД выдаётся разрешение на выполнение визуального захода на посадку воздушному судну, выполняющему полет по ППП, при условии:

- сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку воздушного судна, получившего такое разрешение, или

- экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку;

- после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) её ориентирами.

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение захода на посадку экипаж выдерживает траекторию и профиль снижения по своему расчёту, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода на посадку. Ответственность за выдерживание безопасного профиля снижения (за безопасный пролёт препятствий) возлагается на экипаж ВС.

Если экипаж ВС считает необходимым увеличить интервал эшелонирования (тенденция к сокращению интервала, турбулентность и т.д.), то он информирует об этом диспетчера, под управлением которого он находится.

3. Процедуры наблюдения ОВД:

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора.

Наблюдение осуществляется по ОРЛ-А «ДРЛ-7СМ». ОВД на основе первичного обзорного радиолокатора особенностей не имеет.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора.

Радиолокационный контроль с использованием вторичного обзорного радиолокатора осуществляется по ОРЛ-А «ДРЛ-7СМ».

Необходимость радиолокационного наведения определяется органом ОВД исходя из анализа воздушной обстановки или осуществляется по запросу экипажа.

Радиолокационное векторение

Радиолокационное векторение применяется для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очередности захода на посадку, ускорения потока ВС и минимизации времени нахождения в районе аэродрома.

Необходимость векторения определяется диспетчером из анализа воздушной обстановки.

Когда ВС начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается диспетчером о целях такого наведения.

Векторение с целью обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очередности захода на посадку, с отклонением от установленных схем выхода, снижения и захода на посадку выполняется в соответствии с обзорной картой минимальных абсолютных высот УВД.

Clearance to execute visual approach for ACFT performing IFR flight shall be requested by the flight crew or is initiated by ATS unit. In the latter case, coordination with the flight crew is required. ATS unit issues clearance to execute visual approach for ACFT performing IFR flight on condition that:

- the reported ceiling corresponds to or exceeds altitude of the initial approach segment for ACFT which has obtained such clearance, or

- the flight crew reports that weather conditions allow to execute visual approach and landing;

- the flight crew reports to establish visual contact with the runway and (or) its references.

After obtaining clearance from ATS unit to execute visual approach, the flight crew shall maintain descent path and profile according to own calculation unless ATS unit has assigned restrictions for execution of visual approach. The flight crew is responsible for maintaining a safe descent profile (safe overflight of obstacles).

If the flight crew considers necessary to increase the separation interval (a tendency to reduce the interval, turbulence, etc.), the flight crew shall inform the controller, coordinating operations of this ACFT.

3. ATS surveillance procedures:

Radar control and ATS using primary surveillance radar.

Surveillance is carried out by means of TAR "DRL-7SM". ATS on the basis of primary surveillance radar has no peculiarities.

Radar control and ATS using secondary surveillance radar.

Radar control using secondary surveillance radar is carried out by means of TAR "DRL-7SM".

The necessity of radar guidance is determined by ATS unit on the basis of analysis of the air situation or executed on the flight crew's request.

Radar vectoring

Radar vectoring is applied to ensure the established separation intervals between aircraft, coordinate approach sequence, manage and expedite air traffic flow and minimize time spent by ACFT in the terminal area.

The necessity of radar vectoring is determined by the controller based on air situation analysis.

When vectoring of ACFT with deviation from the route assigned earlier is commenced, pilot is informed about the purpose of such vectoring by controller.

Radar vectoring in order to ensure the established separation intervals between aircraft, manage air traffic flow and coordinate approach sequence, with a deviation from the assigned SID, descent and approach procedures is executed in accordance with ATC Surveillance Minimum Altitude Chart (ICAO).

Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO.

Экипаж ВС обязан прослушивать на частоте ДПРМ 438 кГц информацию и указания диспетчера.

При потере радиосвязи непосредственно после взлёта командир воздушного судна обязан выполнить полет по схеме захода на посадку и выполнить посадку. В случаях, когда произвести посадку на аэродроме Киров (Победилово) после взлета не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса воздушного судна превышает посадочную и нет условий для слива топлива и др.), командир ВС имеет право:

- выполнить стандартные процедуры полёта в зоне ожидания над ДПРМ ОР, ДПРМ ХА на эшелоне FL090. После этого выполнить выход из зоны ожидания, произвести стандартный заход и посадку на аэродроме Киров (Победилово);

- следовать на последней заданной диспетчером, но не ниже безопасной, высоте (эшелоне) по маршруту выхода (SID), после завершения которого, набирать эшелон (в соответствии с FPL) и продолжить полёт до аэродрома назначения;

- следовать на запасной аэродром.

При потере радиосвязи при следовании на аэродром Киров (Победилово) командир ВС:

- выдерживает последний заданный и подтвержденный экипажем ВС эшелон и маршрут прибытия (STAR) до выхода на ДПРМ рабочего направления посадки и начинает снижение над ДПРМ в расчётное время прибытия или как можно ближе к этому времени, не выходя из зоны ожидания.

- выполняет заход на посадку по установленной схеме и посадку на аэродроме Киров (Победилово) в пределах 30 мин (по возможности) после расчетного времени прибытия;

- если условия не позволяют выполнить посадку, уходит на запасной аэродром.

При отказе радиосвязи на этапе векторения, для обеспечения захода на посадку, экипаж ВС обязан набрать минимальную безопасную высоту, перейти на самостоятельное самолетовождение, выйти на ДПРМ (OR/XA). После прохода ДПРМ (OR/XA) осуществить заход на посадку по установленной схеме.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости

1. Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP).

Процедуры LVP для взлёта вводятся органом ОВД аэродрома установленной фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости», посредством информации АТИС или передаются по каналам авиационной связи, если не получено подтверждение о приёме сводки АТИС, в которую включена данная информация.

В период действия LVP воздушным судам запрещается:

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

2. ВПП и соответствующее оборудование, разрешённое для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP):

- ВПП 03/21 – для взлета;
- РД В;

Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2.

The flight crew shall monitor information and controller's instructions on LOM frequency 438 kHz.

In case of radio communication failure immediately after take-off the pilot-in-command must carry out approach procedure and landing. In cases when landing at Kirov/Pobedilovo AD does not seem possible after take-off (due to meteorological conditions or if ACFT mass exceeds landing mass and there are no conditions for fuel dumping and other), the pilot-in-command has the right:

- to carry out the established holding procedures over LOM OR, LOM XA at FL090. After that the flight crew shall exit the holding area and execute the established approach procedure and landing at Kirov/Pobedilovo AD;

- to proceed at not below safe altitude (flight level) last assigned by controller via SID route, after termination of which, shall climb to flight level (in accordance with FPL) and continue the flight to the destination aerodrome;

- to proceed to the alternate aerodrome.

In case of communication failure when proceeding to Kirov/Pobedilovo AD the pilot-in-command shall:

- maintain flight level and STAR route last assigned and acknowledged by the flight crew till passing LOM of the active landing direction and commence descent over LOM at the estimated time of arrival or as close to this time as possible without leaving the holding area;

- carry out the established approach procedure and landing at Kirov/Pobedilovo AD within 30 minutes (if possible) after the estimated time of arrival;

- if conditions do not allow to carry out landing, proceed to the alternate aerodrome.

In case of communication failure during vectoring to provide approach, the flight crew must climb to the minimum safe altitude, change to own navigation and proceed to LOM (OR/XA). After passing LOM (OR/XA) execute the established approach procedure.

4. Low visibility procedures

1. Application of low visibility procedures

Low Visibility Procedures are implemented by ATS unit using the phrase: "Low visibility procedures in progress" via ATIS or via the channels of aeronautical telecommunication if the flight crew has not acknowledged ATIS broadcast which includes this information.

When LVP are in force, it is prohibited for ACFT:

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

2. RWY and appropriate equipment available for use in accordance with low visibility procedures:

- RWY 03/21 – for take-off;
- TWY B;

- машина сопровождения (предоставляется по запросу экипажа ВС).

3. Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP).

LVP вводятся органом ОВД аэродрома для взлёта в условиях дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 метров.

LVP для взлёта отменяются при улучшении дальности видимости на ВПП(RVR) 550 метров и более, и наличии тенденции к улучшению погодных условий.

4. Наземные маркировочные знаки / светотехнические средства для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP).

Для ВПП 03 установлено ОМИ, для ВПП 21 – ОВИ-I. РД оборудованы боковыми огнями синего цвета.

Установлены аэродромные знаки «обозначение ВПП», «местоположение», «сход с ВПП». Все знаки имеют внутренний подсвет.

Места ожидания у ВПП оборудованы и обозначены маркированными знаками и указателями ВПП.

На перроне установлено освещение, выполнена маркировка перрона: оси руления ВС и пути движения спецтранспорта, контур зоны обслуживания ВС.

5. Процедуры полетов по ПВП

Полёты по ПВП ниже эшелона перехода в диспетчерской зоне выполняются на согласованных с органом ОВД высотах по давлению QFE аэродрома.

Полёты по ПВП выполняются днём и ночью. Взлёт или посадка ВС осуществляются на ВПП 03/21.

УСКК АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Сезонная

Период весенней миграции – с конца марта по конец мая, наиболее активный перелёт в апреле. Могут быть изменения сроков перелётов при перемене климатической обстановки. Миграция птиц происходит круглосуточно. Наиболее активные часы перелёта с 0500 утра до 0900, вечерние перемещения с 1530 до 2100.

Период осенней миграции – с середины августа по конец октября. Миграция птиц происходит круглосуточно. Наиболее активные часы перелёта с 0700 до 1100, вечерние перемещения с 1500 по 1900.

Продолжительность и сроки весенней и осенней миграции могут меняться в зависимости от погодных условий.

Преобладают два направления сезонной миграции птиц:

- юго-восточное – осенью;
- северо-западное – весной.

Высота перелётов зависит от месяца и погодных условий. Различные виды перемещаются на разных высотах от 20 м до 8850 м. Примерные высоты перелётов различных видов встречающихся на лётном поле и приаэродромной территории:

- утки – от 20-2400 м;
- кулики – 200-7500 м;
- хищные птицы – 150-7500 м;
- скворцы, дрозды – 200-500 м;
- гуси – 250-8850 м;
- чайки и крачки – 250-6000 м.

- "Follow-me" vehicle (available upon request of the flight crew).

3. Meteorological conditions under which low visibility procedures are applied.

Low visibility procedures are implemented by ATS unit for take-off when RVR is less than 550 m.

Low visibility procedures for take-off are cancelled when RVR is 550 m or above and there is a tendency to improvement in weather conditions.

4. Ground marking signs/lighting for use in accordance with low visibility procedures.

RWY 03 is equipped with LIL, RWY 21 – with LIH-I.

TWY are equipped with blue taxiway edge lights.

The following aerodrome signs are installed: runway designation, location, runway exit. All signs are illuminated.

Runway-holding positions are equipped with marking signs and runway designation signs.

The apron is equipped with lighting and marking, and provided with taxi routes for ACFT and vehicles, stand safety lines.

5. Procedures for VFR flights

VFR flights below the transition level within CTR are carried out at altitudes based upon aerodrome QFE pressure coordinated with ATS unit.

VFR flights are carried out in the day-time and at night. ACFT take-off or landing are carried out from/on RWY 03/21.

USKK AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

Seasonal bird migration

Spring bird migration takes place from the end of March to the end of May, most intensive migrations are in April. Changes of migration periods may occur in the case of weather condition change. Bird migration takes place H24. The most intensive bird migrations are from 0500 till 0900 in the morning, from 1530 till 2100 in the evening.

Autumn bird migration takes place from the middle of August to the end of October. Bird migration takes place H24. The most intensive bird migrations are from 0700 till 1100 in the morning, from 1500 till 1900 in the evening.

Duration and period of spring and autumn migrations may vary depending on weather conditions.

Prevailing directions of seasonal bird migration are:

- south-east in autumn;
- north-west in spring.

Height of flights depends on the month and weather conditions. Different species fly at different heights from 20 m up to 8850 m. Approximate heights of flights of various types occurring on the airfield and near the aerodrome territory:

- ducks – 20-2400 m;
- sandpipers – 200-7500 m;
- birds of prey – 150-7500 m;
- starlings, ouzels – 200-500 m;
- geese – 250-8850 m;
- gulls and terns – 250-6000 m.

Суточная

Полеты птиц происходят круглосуточно на высотах от 20-250 м. Активность птиц интенсивнее от рассвета до сумеречного времени суток с усилением перелетов в утреннее время суток к кормовым базам и в вечернее к местам ночевки.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц не обеспечивается.

2. Передача информации

Орган ОВД осуществляет орнитологическое наблюдение во время взлётов и заходов на посадку ВС (только в светлое время суток) в пределах визуальной видимости на траектории полёта ВС и на лётной полосе.

При обнаружении птиц орган ОВД информирует экипажи ВС, выполняющие взлёт или заход на посадку.

Информация об орнитологической обстановке, полученная от оператора аэродрома, включается в сообщение АТИС или передается по каналам авиационной связи, если не получено подтверждение о приеме сводки АТИС, в которую включена данная информация.

В случае возникновения угрозы столкновения воздушных судов с птицами принимаются действия для устранения вплоть до временного прекращения полётов.

Daily bird migration

Bird migration takes place H24 at heights from 20 m up to 250 m. Peak migration periods are from sunrise to twilight, with migrations in search of food in the morning and migrations for roosting in the evening.

Radar control over bird migration is not provided.

2. Information broadcast

During ACFT take-off and approach (only in daylight hours) ATS unit carries out observation of presence of birds on flight path and on the runway strip within visual range.

After detection of birds, ATS unit informs the flight crew of ACFT executing take-off or approach.

Information on ornithological situation received from the aerodrome operator will be included into ATIS broadcast or transmitted via the channels of aeronautical telecommunication if the flight crew has not acknowledged ATIS broadcast which includes this information.

In case a risk of bird strike hazard occurs, measures are taken to avoid collisions up to suspension of flights at the aerodrome.

УСКК АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
USKK AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.2 USKK-31 AD 2.2 USKK-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO. RWY 03/21	AD 2.2 USKK-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.2 USKK-39
Area Chart – ICAO	AD 2.2 USKK-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.2 USKK-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 03	AD 2.2 USKK-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 21	AD 2.2 USKK-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 03	AD 2.2 USKK-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 21	AD 2.2 USKK-88
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z RWY 03	AD 2.2 USKK-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z RWY 21	AD 2.2 USKK-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y RWY 03	AD 2.2 USKK-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y RWY 21	AD 2.2 USKK-100
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB, NDB RWY 03	AD 2.2 USKK-101
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB, NDB RWY 21	AD 2.2 USKK-102
Visual Approach Chart RWY 03/21	AD 2.2 USKK-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 03	AD 2.2 USKK-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 21	AD 2.2 USKK-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 03	AD 2.2 USKK-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 21	AD 2.2 USKK-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 03	AD 2.2 USKK-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 21	AD 2.2 USKK-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 03	AD 2.2 USKK-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 21	AD 2.2 USKK-158
VFR Departure Chart RWY 03	AD 2.2 USKK-203
VFR Departure Chart RWY 21	AD 2.2 USKK-204
VFR Arrival Chart RWY 03	AD 2.2 USKK-205
VFR Arrival Chart RWY 21	AD 2.2 USKK-206