#### POCCИЯ - RUSSIA

Телефон Telephone (499) 4923131

Факс Fax (495) 9485909

АФТН УУУУЫОЫЬ AFTN UUUUYOYX

E-mail office@caica.ru

Web www.caica.ru

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА СЛУЖБА АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

FEDERAL AIR TRANSPORT AGENCY AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

РОССИЯ, 125364, г. Москва, ул. Свободы, 67 67, Svobody Street, Moscow, 125364, Russia AИП AIP

КНИГА 1 ВООК 1

ДОПОЛНЕНИЕ SUP

18/21 01 ИЮЛ 2021

#### **АД КРАСНОЯРСК**

Следующие страницы действуют с 12 августа 2021 г:

AD 1.3-1 AD 2.1 UNKL-1/2 AD 2.1 UNKL-3/4	AD 2.1 UNKL-57 AD 2.1 UNKL-69/70 AD 2.1 UNKL-71/72
AD 2.1 UNKL-5/6	AD 2.1 UNKL-87/88
AD 2.1 UNKL-7/8 AD 2.1 UNKL-9	AD 2.1 UNKL-89 AD 2.1 UNKL-97/98
AD 2.1 UNKL-11/12	AD 2.1 UNKL-99/100
AD 2.1 UNKL-13/14	AD 2.1 UNKL-101/102
AD 2.1 UNKL-15/16	AD 2.1 UNKL-103/104
AD 2.1 UNKL-17	AD 2.1 UNKL-105/106
AD 2.1 UNKL-31/31.1	AD 2.1 UNKL-113
AD 2.1 UNKL-33	AD 2.1 UNKL-135/136
AD 2.1 UNKL-37/38	AD 2.1 UNKL-139/140
AD 2.1 UNKL-40.1/40.2	AD 2.1 UNKL-147/148
AD 2.1 UNKL-40.3	AD 2.1 UNKL-155/156
AD 2.1 UNKL-55	AD 2.1 UNKL-157/158

Аэронавигационной информацией, опубликованной на нижеперечисленных страницах в AIP России книга 1, не пользоваться:

AD 2.1 UNKL-1/2	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-61/62	18 JUN 20
AD 2.1 UNKL-3/4	30 JAN 20	AD 2.1 UNKL-63/64	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-5/6	30 JAN 20	AD 2.1 UNKL-65/66	18 JUN 20
AD 2.1 UNKL-7/8	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-69/70	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-11/12	26 MAR 20	AD 2.1 UNKL-71/72	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-13/14	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-87/88	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-15/16	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-89	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-17/18	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-97/98	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-19	30 JAN 20	AD 2.1 UNKL-99/100	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-31/31.1	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-101/102	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-33	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-103/104	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-37/38	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-105/106	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-40.1/40.2	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-135/136	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-40.3	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-139/140	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-55	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-147/148	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-57	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-155/156	23 APR 20
AD 2.1 UNKL-59/60	23 APR 20	AD 2.1 UNKL-157/158	23 APR 20

Аэронавигационной информацией, опубликованной в Сборнике данных, обеспечивающих кодирование схем (вылета, прибытия и захода на посадку) с применением RNAV для навигационной базы данных, не пользоваться.

AD 1.3-1 12 AUG 21

AIP RUSSIA

# AD 1.3 ИНДЕКСЫ АЭРОДРОМОВ. INDEX TO AERODROMES.

Название аэродрома			Типы полетов, разрешенные для использования аэродрома  Types of traffic permitted to use the aerodrome			Ссылка на раз-	
	Индекс местоположения  Aerodrome name  Location indicator		Международные Национальные International National (INTL-NTL)	ППП - ПВП IFR - VFR	S - регулярные NS - нерегулярные P - частные S - scheduled NS - non-scheduled P - private	дел AD  Reference to AD  Section	Ограничения по обслуживанию ВС ACFT service limitations
1		2	3	4	5	6	
		УНКЛ UNKL	INTL - NTL	ППП - ПВП IFR - VFR	S – NS	AD 2 UNKL	An-2, An-12°, An-24, An-26, An-28°c, An-32°, An-72°c, An-74°c, An-124-100°, An-140°a°c, An-148°a°, II-18°, II-62°, II-76°, II-86°, II-96°, II-114°a°, Yak-40°, Yak-42, Tu-134, Tu-154°, Tu-204°, Tu-214°, A-310, A-319, A-320, A-321, A-330, A-340-200¹/300¹, A-350°m², ATR-42, ATR-72, B737, B737-900°, B737 MAX 8, B747°, B747-8F°m, B757, B767, B777-200, B777-300, B777-300ER, B777-F°m, BAe-125-700°, BAe-125-800, BAe-146°, Beech 350, Beech 400, Cessna 208B Grand Caravan, Cessna 172/525A/560XL/680, CL-600 Challendger 300/850/870, CRJ-100/200, DC-10-30, DHC-6°m, DHC-8 Q300/400°, ERJ-135/140/145/170/175/190/195°m, Falcon 7X/900°, Fokker 100, Global Express°, Gulfstream 4/5, Hawker 850/900, L-410°m, MD-11°a°, MD-83°a°, PC-12°, RRJ-95B°am, helicopters of all types°.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> - 10 самолетовылетов в сутки
<sup>1</sup> - 10 departures per 24 hours
<sup>2</sup> - 10 самолетовылетов в сутки с массой до 280 т
<sup>2</sup> - 10 departures per 24 hours with mass 280 T

AD 2.1

UNKL-1 12 AUG 21

УНКЛ UNKL AД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА. AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

### УНКЛ КРАСНОЯРСК UNKL KRASNOYARSK

## УНКЛ AД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ. UNKL AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД	561023с 0922936в. В центре ВПП
	ARP coordinates and site at AD	561023N 0922936E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города	27 км СЗ г. Красноярска
	Direction and distance from city	27 KM NW of Krasnoyarsk
3.	Превышение/расчетная температура	287 м/ 941 фт/ 26°C
	Elevation/Reference temperature	287 M/ 941 FT/ 26°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома	-38.10 м
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	-38.10 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения	4°B/-1.2'
	MAG VAR/Annual change	4°E/-1.2'
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS	ООО «Аэропорт Емельяново», Россия, 663021, Красноярский край, Емельяновский район
	AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	Limited liability company "Yemelyanovo Airport", Yemelyanovskiy Rayon, Krasnoyarskiy Kray, 663021, Russia
		Тел./Tel.: (391) 228-61-99, 228-61-23, 228-61-92, 228-61-45
		Факс/Fax: (391) 228-61-24
		E-mail: office@kja.aero
		AFTN: УНКЛКОЬЬ / UNKLKOXX
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП)	ппп/пвп
	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8.	Примечания	Система координат ПЗ-90.11
	Remarks	PZ-90.11 coordinate system

#### УНКЛ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ. UNKL AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД	ПН-ПТ: 0130-1000
		СБ, ВС, празд; не работает
	AD Administration	MON-FRI: 0130-1000
		SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба	к/c
	Customs and immigration	H24
3.	Медицинская и санитарная служба	K/C
	Health and sanitation	H24
4.	Бюро САИ по инструктажу	K/C
	AIS Briefing Office	H24
5.	Бюро информации ОВД	κ/c
	ATS Reporting Office (ARO)	H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу	κ/c
	MET Briefing Office	H24
7.	ОВД	κ/c
	ATS	H24
8.	Заправка топливом	κ/c
	Fuelling	H24
9.	Обслуживание	κ/c
	Handling	H24
10.	Безопасность	K∕C
	Security	H24
11.	Противообледенение	κ/c
	De-icing	H24
12.	Примечания	1. Регламент работы АД: к/с
	Remarks	AD OPR HR: H24
		2. Тм = UTC + 7 часов
		LT = UTC + 7 HR

## УНКЛ AД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ. UNKL AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства	Современные средства обработки грузов до 7 тонн
	Cargo-handling facilities	Modern facilities for handling of cargo up to 7 tons
2.	Типы топлива/масел	TC-1, PT/MC-8Π, CM-4.5
	Fuel/oil types	TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT/MS-8P, SM-4.5
3.	Средства заправки топливом/емкость/пропускная способность	Имеются
	Fuelling facilities/capacity	AVBL
4.	Средства по удалению льда	Имеются
	De-icing facilities	AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС	Имеются
	Hangar space for visiting aircraft	AVBL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС	Имеется
	Repair facilities for visiting aircraft	AVBL
7.	Примечания	нет
	Remarks	NIL

## УНКЛ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ. UNKL AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

	F	F 400
1.	Гостиницы	Гостиница аэропорта на 102 места, гостиницы в городе
	Hotels	Airport hotel with 102 pax capacity, city hotels
2.	Рестораны	Имеется
	Restaurants	AVBL
3.	Транспортное обслуживание	Автобус, такси
	Transportation	Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, больницы в
	Medical facilities	г. Красноярске
		Medical post in the Airport Terminal, rest room, hospitals in
		Krasnoyarsk
5.	Банк и почтовое отделение	Имеются
	Bank and Post Office	AVBL
6.	Туристическое бюро	нет
	Tourist Office	NIL
7.	Примечания	нет
	Remarks	NIL

## УНКЛ АД 2.6 ABAPИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ. UNKL AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению	к/с, кат. 8
	AD category for fire fighting	H24, CAT 8
2.	Аварийно-спасательное оборудование	Имеется
	Rescue equipment	AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться	Имеются
	Capability for removal of disabled aircraft	AVBL
4.	Примечания Remarks	Оборудование для эвакуации ВС типа В737, В747, В757, В767 и их модификаций на АД отсутствует. В случае повреждения ВС оборудование предоставляется авиакомпаниями. Equipment for removal of В737, В747, В757, В767 ACFT and their modifications is not AVBL at AD. Airline should provide equipment for removal of disabled ACFT.

AIP BOOK 1 RUSSIA

AD 2.1

UNKL-3 12 AUG 21

## УНКЛ AД 2.7 CE3OHHOE ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ. UNKL AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков	Распылитель хим. реагента (2006 г.)
	Types of clearing equipment	Chemical reagent sprayer (2006)
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь: ВПП, спланированные части ЛП на ширину 10 м от кромки ВПП, РД В, С, D, зоны ГРМ и КРМ с обоих курсов, обочина РД В на ширину 10 м, МС 1-5, зона руления напротив МС 23-35, 37-45, Т1, Т2, Т3, огни ССО; 2-я очередь: РД А, обочины РД С, D на ширину 10 м, МС 7-19, 23-35, 37-45, 50-52, 54-57. 3-я очередь: спланированные части ЛП на ширину 25 м, обочины перрона, МС МЧС.
		<ol> <li>RWY and shoulders to a width of 10 M from the edge of RWY, TWY B, C, D, LOC and GP areas of both headings, TWY shoulders to a width of 10 M, stands 1-5, taxi area opposite stands 23-35, 37-45, Routes T1, T2, T3, lights of lighting system.</li> <li>TWY A, shoulders of TWY C, D to a width of 10 m, stands 7-19, 23-35, 37-45, 50-52, 54-57.</li> <li>RWY shoulders to a width of 25 M, apron shoulders, stands.</li> </ol>
3.	Примечания	См. SNOWTAM
	Remarks	See SNOWTAM

## УНКЛ AД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК. UNKL AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.

UNK	L AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION	SN9/F03ITIONS DATA.
1.	Поверхность и прочность перронов	MC / Stands:
	Aprons surface and strength	1-5, 37A, 40B - цементобетон / Cement-Concrete
		PCN 56R/A/W/T
		6, 6A, 7-15, 18, 19, 24-35, 41-44 - армобетон / Reinforced Concrete
		PCN 52/R/B/X/T
		37-40, 45, 45A, 45B - армобетон / Reinforced Concrete
		PCN 56/R/B/W/T
		23, 50-52, 55 - асфальтобетон / Asphalt-Concrete
		PCN 47/F/C/X/T
		56, 57 - асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 90/F/C/X/T
		54 - асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 70/R/B/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД	РД / TWY:
	TWY width, surface and strength	A - 24 M, армобетон / Reinforced-Concrete, PCN 58/R/B/X/T B - 24 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 82/R/B/X/T
		С - 24 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 70/R/B/X/T
		D - 23.1 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 70/R/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высото-	нет
	MepoB	NIL
4.	Altimeter checkpoint location and elevation Местоположение точек проверки VOR	нет
4.	VOR checkpoints	NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС	нет
	INS checkpoints	NIL
6.	Примечания	нет
	Remarks	NIL

# УНКЛАД 2.9СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ<br/>МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.UNKLAD 2.9SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Указательные линии РД и система визуального управления стыковкой/размещением на стоянке - отсутствуют.  Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guide lines and visual docking/parking guidance system of ACFT stands – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Имеются AVBL
3.	Огни линии "стоп"	нет
	Stop bars	NIL
4.	Примечания	нет
	Remarks	NIL

AД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ. AD 2.10 AERODROME OBSTACLES. **УНКЛ** 

UNKL

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", AIP России Книга 1 See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia Book 1

#### АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ. AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED. ункл UNKL

1.		АМЦ Красноярск Среднесибирского филиала ФГБУ «Авиа-
1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	меттелеком Росгидромета»  Krasnoyarsk Aeronautical meteorological centre of mid-Siberian branch of FSI "Aviamettelekom of Roshydromet"
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы	к/c
	Hours of service, MET Office outside hours	H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМЦ Красноярск Среднесибирского филиала ФГБУ 24 «Авиаметтелеком Росгидромета» часа
		Krasnoyarsk Aeronautical meteorological centre of mid- Siberian branch of FSI "Aviamettelekom of Roshydromet" HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 30 мин TREND 30 MIN
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Полетную документацию экипаж получает в штурманской комнате аэропорта Красноярск у дежурного штурмана аэропорта.  Flight documentation is provided to the flight crew by the duty Air Navigation Service representative in Krasnoyarsk AD Air
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Navigation Service office.  1. Прогностические карты ветра и температуры воздуха на высотах. 2. Прогностические карты особых явлений погоды для средних, высоких уровней. 3. Для полетов по ПВП выдается зональный прогноз GAMET. 4. Регулярные, специальные сводки и прогнозы погоды по аэродромам вылета, посадки и запасным. 5. Предупреждения по аэродрому вылета. 6. Предупреждения о сдвиге ветра на аэродроме вылета. 7. Сообщения SIGMET. 8. Сообщения SIGMET. 9. Сообщения AIREP. 1. Upper wind and upper-air temperature forecast charts. 2. High-level and medium-level SIGWX forecast charts. 3. GAMET area forecast is issued for VFR flights. 4. Routine, special reports and weather forecasts for departure, landing and alternate aerodromes. 5. Departure aerodrome warnings. 6. Wind shear warnings for departure aerodrome. 7. SIGMET messages. 8. AIRMET messages.
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	<ol> <li>9. AIREP messages.</li> <li>1. Прогностические карты ветра и температуры воздуха на высотах.</li> <li>2. Прогностические карты особых явлений погоды для средних, высоких уровней.</li> <li>3. Регулярные, выборочные специальные сводки и прогнозы погоды по аэродромам вылета, посадки и запасным.</li> <li>4. Предупреждения по аэродрому вылета.</li> <li>5. Предупреждения о сдвиге ветра на аэродроме вылета.</li> <li>6. Сообщения SIGMET.</li> <li>7. Сообщения AIREP.</li> <li>1. Upper wind and upper-air temperature forecast charts.</li> <li>2. High-level and medium-level SIGWX forecast charts.</li> <li>3. Routine, selected special reports and weather forecasts for departure, landing and alternate aerodromes.</li> <li>4. Departure aerodrome warnings.</li> <li>5. Wind shear warnings for departure aerodrome.</li> <li>6. SIGMET messages.</li> <li>7. AIRMET messages.</li> <li>8. AIREP messages.</li> </ol>

AIP BOOK 1 AD 2.1 UNKL-5 RUSSIA 12 AUG 21

8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, СДП, ДПР APP, TWR, GND
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УНКЛАД 2.12ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.UNKLAD 2.12RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

UNKL AD 2.12	RUNWAY PHYS	ICAL CHARACTER	ISTICS.		
Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (РСN) 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 coordi- nates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of preci- sion APP RWY
1	2	3	4	5	6
11	113.09° 109°	3700x60	PCN 95/R/B/X/T Asphalt-Concrete	561046.01N 0922757.07E  -37.73 M	THR 286.9 M / 941 FT TDZ 286.1 M / 939 FT
29	293.13° 289°	3700x60	PCN 95/R/B/X/T Asphalt-Concrete	560959.06N 0923114.30E  -37.80 M	THR 286.8 M / 941 FT TDZ 286.5 M / 940 FT
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы тор- можения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimen- sions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x160	4000x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x160	4000x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УНКЛ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ. UNKL AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (М)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (М)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
11	3700	4100	3700	3700	нет/NIL
От РД C / From TWY C	2931	3331	2931	_	нет/NIL
От РД D / From TWY D	2307	2707	2307	=	нет/NIL
29	3700	4100	3700	3700	нет/NIL
От РД C / From TWY C	791	1191	791	-	нет/NIL
От РД D / From TWY D	1469	1869	1469	_	нет/NIL

УНКЛ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП. UNKL AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

UNKL A	ND 2.14	APPROAC	CH AND RUN	IWAY LIGHTI	NG.				
Обозначе- ние ВПП	Тип, протя- женность и сила света огней приближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (MEHT) PAPI	Протя- женность огней зоны приземле- ния	Протяжен- ность, интер- валы уста- новки, 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	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spac- ing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	CAT II 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	892 M	3700 M, 15 M 2812 M white next 587 M red/white last 301 M red	3700 M, 60 M 3100 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
29	CAT II 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	888 M	3700 M, 15 M 2808 M white next 594 M red/white last 298 M red	3700 M, 60 M 3100 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УНКЛ AД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ. UNKL AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

0	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	00.12.1
1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики	нет
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение	нет
	LDI location. Anemometer location and LGT	NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД	Боковые: на всех РД. Осевые: нет
	TWY edge and centre line lighting	Edge: on all TWY. Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания	нет
	Remarks	NIL

BOOK 1 AD 2.1 UNKL-7 12 AUG 21

#### УНКЛ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ. UNKL AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation	Ha PД A между РД В и РД С (240 м от РД В в сторону РД С) On TWY A between TWY B and TWY C (240 M from TWY B towards TWY C)
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	285 M/ 935 FT
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка	22.5x60 м, армобетон, PCN 58/R/B/X/T, маркирован
	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	22.5x60 M, Reinforced Concrete, PCN 58/R/B/X/T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	293°/289°, 113°/109°
5.	Объявленные располагаемые дистанции	нет
	Declared distance available	NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO	нет
	APP and FATO lighting	NIL
7.	Примечания Remarks	В пределах А 293°-113° от РД А установлен ограничительный сектор, выход за который при взлёте/посадке ЗАПРЕЩЁН. МС 45A и МС 45B предназначены для вертолетов Ми-8. Take-off/landing beyond the limiting sector established within AZM 293°-113° from TWY A is PROHIBITED. Stands 45A and 45B are designated for Mi-8 HEL.

## УНКЛ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД. UNKL AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы	Диспетчерская зона Красноярск / Krasnoyarsk CTR:
	Designation and lateral limits	1. Окружность радиусом 23 км с центром (561018N 0922936E) A circle radius of 23 KM centred at (561018N 0922936E)
		2. 560712N 0931800E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 50 км с центром/ then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at (561018N 0922936E) до / to 555813N 0931312E - 560448N 0924944E, далее против часовой стрелки по дуге окружности радиусом 23 км с центром / then anticlockwise by arc of a circle radius of 23 KM centred at (561018N 0922936E) до / to 560217N 0921224E - 555249N 0915222E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at (561018N 0922936E) до / to 562448N 0931100E, 560900N 0930700E - 560712N 0931800E
		3. 555813N 0931312E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at (561018N 0922936E) до / to 555249N 0915222E - 560217N 0921224E, далее против часовой стрелки по дуге окружности радиусом 23 км с центром / then anticlockwise by arc of a circle radius of 23 KM centred at (561018N 0922936E) до / to 560448N 0924944E - 555813N 0931312E
		Узловой диспетчерский район Красноярск / Krasnoyarsk TMA: См. / See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы	Диспетчерская зона Красноярск / Krasnoyarsk CTR:
	Vertical limits	1. от земли до 2150 м/ 7000 фт AMSL / GND - 2150 M/ 7000 FT AMSL 2. 640 M/ 2100 FT AMSL - 2150 M/ 7000 FT AMSL 3. 1050 M/ 3500 FT AMSL - 2150 M/ 7000 FT AMSL
		Узловой диспетчерский район Красноярск / Krasnoyarsk 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, language(s)	Красноярск-Подход рус, анг Krasnoyarsk-Approach RUS, ENG
		Красноярск-Круг рус, анг Krasnoyarsk-Radar RUS, ENG
		Красноярск-Вышка рус, анг Krasnoyarsk-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	7500 φτ/— 7500 FT/—
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНКЛ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД. UNKL AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

UNKL AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES.						
Обозначение службы	Позывной	Канал	Часы работы	Примечания			
Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks			
1	2	3	4	5			
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000 124.000	H24 H24 H24	Emergency FREQ Reserve FREQ Reserve FREQ			
ДПП АРР	Красноярск-Подход Krasnoyarsk-Approach	127.700	к/с H24	рус, анг RUS, ENG			
ДПК TWR	Красноярск-Круг Krasnoyarsk-Radar	122.000	к/с H24	рус, анг RUS, ENG			
СДП TWR	Красноярск-Вышка Krasnoyarsk-Tower	118.300	к/с H24	Дополнительно выполняет функции ПДП Additionally serves as Landing Control Unit pyc, анг RUS, ENG			
ДПР GND	Красноярск-Руление Krasnoyarsk-Ground	121.900	к/с H24	рус, анг RUS, ENG			
АТИС ATIS	Красноярск-АТИС Krasnoyarsk-ATIS	126.800	к/с H24	рус, анг RUS, ENG			
	Красноярск-Транзит Krasnoyarsk-Transit	131.900	к/с H24	pyc RUS			
	Красноярск-Перрон Krasnoyarsk-Apron	118.700	к/с H24	pyc RUS			

УНКЛ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ. UNKL AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

UNKL AD 2.19	RADIO	NAVIGATION	AND LAND	DING AIDS.			
Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Туре of aid,	Обозна- чения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны Position of	Превышение передающей антенны DME	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume	Примечания
MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	transmitting antenna coordinates	DME transmitting antenna	radius from the GBAS reference point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVORDME (4°B/–)	KPC KRS	113.2	к/с H24	560946.8N 0923210.2E	300 M / 1000 FT		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
(4°E/-) KPM 11 ILS кат. II							
(4°B/-) LOC 11 ILS CAT II (4°E/-)	ИАЙ IAJ	110.5	к/с H24	560951.6N 0923145.6E			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 11 GP 11		329.6	к/с H24	561036.7N 0922814.1E			3°00', RDH 17.0 M / 56 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 11 DME 11	ИАЙ IAJ	CH 42X	к/с H24	561036.7N 0922814.1E			Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
OΠPM 11 NDB/MKR 11	АЙ AJ	685	к/с H24	561100.5N 0922656.2E			289°MAG/1.1 KM RWY 11 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 29 ILS кат. II (4°B/-) LOC 29 ILS CAT II (4°E/-)	ИБК IBK	111.7	к/с Н24	561100.3N 0922657.1E			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 29 GP 29		333.5	к/с H24	560959.0N 0923052.5E			3°00', RDH 16.2 M / 53 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 29 DME 29	ИБК IBK	CH 54X	к/с H24	560959.0N 0923052.5E			Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 29 LOM 29	БК ВК	334	к/с H24	560905.6N 0923502.5E			109°MAG/4.3 KM RWY 29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 29 LMM 29	Б В	685	к/с H24	560948.0N 0923201.7E			109°MAG/0.9 KM RWY 29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРС (Усть- Мана) NDB (Ust- Mana)	УЙ UJ	662	к/с H24	555651.0N 0922918.0E			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
NKKC/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УНКЛ UNKL	114.375 CH 22310	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 11 GLS кат. I GBAS (H) 11 GLS CAT I	G11A	CH 20666	к/с H24	561006.5N 0923104.4E			3.0°, TCH 17.0 M / 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 29 GLS кат. I GBAS (H) 29 GLS CAT I	G29A	CH 21077	к/с Н24	-			3.0°, TCH 16.2 M / 53 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

## УНКЛ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

#### 1. Аэропортовые правила

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке.

#### 2. Руление на места стоянок и с них

Перед началом выполнения полета экипаж ВС получает от диспетчера ДПР разрешение на выполнение полета, условия выхода, код ответчика ВРЛ, буксировку и другую необходимую для выполнения полета информацию. При первой связи с диспетчером ДПР экипаж ВС должен доложить индекс прослушанной информации АТИС, указать номер МС.

Запуск двигателей ВС осуществляется на МС, перроне, РД по указанию диспетчера ДПР.

Руление производится по указанию диспетчера ДПР. Скорость руления выбирается командиром ВС (КВС) в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной руководством по летной эксплуатации ВС (РЛЭ).

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, а за безопасность руления - лицо, руководящее рулением на участке ответственности.

Выруливание (буксировку) с МС и встречу ВС после посадки на МС обеспечивает технический персонал. Места запуска, прогрева и опробования двигателей указываются диспетчером ДПР.

Связь экипажа с лицом, осуществляющим буксировку ВС (запуск двигателей), производится на частоте 118.700 МГц. Позывной «Красноярск-Перрон».

#### 2.1 Прибытие

- 1. Установка ВС на стоянки 24-35, 37, 37А-42, 45 должна производиться только буксировкой.
- 2. Установка на МС 37А производится только буксировкой от РД В.
- 3. Установку ВС типа В747-8F на МС 37А производить следующим способом: после освобождения РД В движение ВС налево по оси руления прямо до конца временной разметки, до траверза МС 40, далее установка на МС осуществляется буксировкой, при этом МС 38 должно быть свободно от ВС.
- 4. Установку ВС типа В747-200/300/400/8/8F и В777-200/300 на МС 45 производить следующим способом: после освобождения РД В движение ВС направо, остановка напротив МС 18, 19 (при этом МС 18, 19, 23, 24 должны быть свободны от ВС), далее установка ВС на МС 45 производится буксировкой.
- 5. Установку ВС типа В747-200/300/400 на МС 38 производить следующим способом: после освобождения РД В движение ВС направо, остановка напротив МС 18, 19, далее установка ВС на МС 38 производится буксировкой.
- 6. Заруливание ВС на тяге собственных двигателей производится на МС 1-15, 18, 19, 23, 24A, 24B, 25A, 25B, 50-52, 54-57, 43, 44 (МС 44 должно быть свободно при самостоятельном заруливании на МС 43). На остальные МС заруливание производится буксировкой. Заруливание вертолетов типа Ми-8 и классом ниже на тяге собственных двигателей производится на МС 45A, 45B.

#### **UNKL AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**

#### 1. Airport regulations

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing using tow tractors. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the established marking.

#### 2. Taxiing to and from stands

Prior to commencement of flight operation flight crew shall obtain ATC clearance, departure instructions, SSR transponder code, towing clearance and other information necessary for executing the flight from GND controller. On initial contact with GND controller flight crew must report the latest ATIS information code letter and stand number.

Engines start-up shall be executed on stands, apron, TWY upon GND controller's instruction.

Taxiing shall be executed upon GND controller's instruction. Taxiing speed shall be determined by pilot-incommand depending on condition of TWY surface, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions. In all cases taxiing speed should not exceed the speed defined by the Aeroplane Flight Manual.

Pilot-in-command is responsible for the observance of taxiing rules, ground technician in charge of taxiing is responsible for safety of taxiing within area of responsibility.

Technical personnel is responsible for marshalling departing ACFT from stands (taxiing, towing) and arriving ACFT once they have entered the stand. Engines start-up, warm-up and run-up positions are assigned by GND controller.

Communication between flight crew and person, coordinating aircraft towing (engines start-up) shall be maintained on frequency 118.700 MHz, call sign "Krasnoyarsk-Apron".

#### 2.1 Arrival

- 1. Parking of ACFT onto stands 24-35, 37, 37A-42, 45 shall be executed by towing only.
- 2. Parking of ACFT onto stand 37A shall be executed only by towing from TWY B.
- 3. Parking of B747-8F ACFT onto stand 37A: after vacating TWY B ACFT shall taxi to the left along the taxi guide line up to the end of the temporary marking to abeam stand 40, from there ACFT shall be towed onto the stand, provided stand 38 is vacant.
- 4. Parking of B747-200/300/400/8/8F and B777-200/300 ACFT onto stand 45: after vacating TWY B ACFT shall taxi to the right, stop opposite stands 18, 19 (provided stands 18, 19, 23, 24 are vacant), from there ACFT shall be towed onto stand 45.
- 5. Parking of B747-200/300/400 ACFT onto stand 38: after vacating TWY B, ACFT shall taxi to the right, stop opposite stands 18, 19, from there ACFT shall be towed onto stand 38.
- 6. Taxiing of ACFT into the following stands shall be executed under own engines power: 1-15, 18, 19, 23, 24A, 24B, 25A, 25B, 50-52, 54-57, 43 (provided stand 44 is vacant), 44. Taxiing into other stands shall be executed by towing. Taxiing of Mi-8 and class below HEL into stands 45A, 45B shall be executed under own engines power.

- 7. Разрешено самостоятельное заруливание на тяге собственных двигателей BC типа ATR-72-200/500 на MC 13, 14, 24, 25.
- 8. На МС 35 разрешено заруливание ВС типа A-319, A-320, A-321, B737 всех модификаций, Aн-148 и классом ниже, при этом МС 33, 34 должны быть свободны. Заруливание осуществляется через МС 34.
- 9.MC 37A пригодно для эксплуатации BC типа B747-8F. Aн-124-100.
- 10. Заруливание на МС 24A на тяге собственных двигателей, при этом МС 23 должна быть свободна.
- 11. Заруливание на МС 24В на тяге собственных двигателей, при этом МС 23, 24А должны быть свободны.
- 12. Заруливание на МС 25А на тяге собственных двигателей, при этом МС 23, 24 должны быть свободны.
- 13. Заруливание на МС 25В на тяге собственных двигателей, при этом МС 23, 24, 25А должны быть свободны.
- 14. Заруливание на МС 39A, 39B, 40A, 40B, 45A, 45B: после освобождения РД В налево, установка ВС на МС осуществляется буксировкой.
- 15. Разрешено самостоятельное заруливание на MC 23 BC типа ATR-72-500, Aн-24, Aн-26, L-410.
- 16. На МС 13, 14 разрешено заруливание на тяге собственных двигателей ВС типа В767-300 и всех ВС с размахом крыла не более 48 м.
- 17. Стоянки 19, 25, 37 используются для установки ВС подвергшихся акту незаконного вмешательства и для загрузки/разгрузки взрывоопасных грузов (веществ).
- 18. Установка ВС на МС 6, 6A, 8 на тяге собственных двигателей только за машиной сопровождения ВС типа B737-500, Bombardier BD-700 GE и классом ниже.
- 19. Введена в эксплуатацию система визуального позиционирования BC A-VDGS "SAFEDOCK" на MC: 1, 1A, 1B, 2, 3, 4, 4A, 4B у телетрапов.
- 20. При занятом МС 8, руление ВС по маршруту руления Т2 к МС 1-5 разрешается только для ВС с размахом крыла до 52 м.
- 21. Разрешено самостоятельное заруливание на MC 6A только через MC 5, при этом MC 5 должно быть свободно.

#### 2.2 Отправление

- 1.ЗАПРЕЩЕН запуск двигателей на МС 1-5, 6, 7, 7A, 7B, 8, 9-12, 15, 18, 19, 37, 38.
- 2. На МС 23-35, 39-45, 50-52, 54-57 запуск и выруливание ВС разрешены только при выходе двигателей на обороты не выше необходимых на выруливание (0.4 от номинального режима).
- 3. Разрешено самостоятельное выруливание хвостом вперед на тяге собственных двигателей ВС типа ATR-72-200/500 с МС 13, 14, 24, 25.
- 4. Разрешено самостоятельное выруливание с МС 6A только через МС 8, при этом МС 8 должно быть свободно.
- $5.\,\mathrm{Выруливаниe}$  с MC 37A осуществляется буксировкой до РД В, при этом MC 44 должно быть свободно.

#### 3. Зона стоянки для вертолетов

MC 45A и MC 45B предназначены для вертолетов типа  $\mathrm{Mu} ext{-}8$ .

- 7. It is permitted for ATR-72-200/500 ACFT to taxi into stands 13, 14, 24, 25 under own engines power.
- 8. It is permitted for A-319, A-320, A-321 ACFT, all modifications of B737 ACFT, An-148 and class below ACFT to taxi into stand 35, provided stands 33, 34 are vacant. Taxiing shall be carried out through stand 34.
- 9. Stand 37A is AVBL for B747-8F, An-124-100 ACFT.
- 10. Taxiing into stand 24A shall be carried out under own engines power, provided stand 23 is vacant.
- 11. Taxiing into stand 24B shall be carried out under own engines power, provided stands 23, 24A are vacant.
- 12. Taxiing into stand 25A shall be carried out under own engines power, provided stands 23, 24 are vacant.
- 13. Taxiing into stand 25B shall be carried out under own engines power, provided stands 23, 24, 25A are vacant.
- 14. Taxiing into stands 39A, 39B, 40A, 40B, 45A, 45B: after vacating TWY B ACFT shall taxi to the left, from there ACFT shall be towed onto the stand.
- 15. Taxiing into stand 23 under own engines power is permitted for ATR-72-500, An-24, An-26, L-410 ACFT.
- 16. Taxiing into stands 13, 14 under own engines power is permitted for B767-300 ACFT and all ACFT with wingspan 48 m or less.
- 17. Stands 19, 25, 37 are designated for parking of ACFT subjected to an act of unlawful interference and for loading/unloading of explosive goods (substances).
- 18. Taxiing of B737-500, Bombardier BD-700 GE and class below ACFT into stands 6, 6A, 8 under own engines power shall be carried out after "Follow-me" vehicle only.
- 19. Stands 1, 1A, 1B, 2, 3, 4, 4A, 4B, served by aerobridges, are equipped with A-VDGS "SAFEDOCK".
- 20. When stand 8 is occupied, only ACFT with wingspan up to 52 m are permitted to taxi via Route T2 to stands 1-5.
- 21. Taxiing into stand 6A under own engines power is permitted only through stand 5, provided stand 5 is vacant.

#### 2.2 Departure

- 1. Engines start-up is PROHIBITED on stands 1-5, 6, 7, 7A, 7B, 8, 9-12, 15, 18, 19, 37, 38.
- 2. It is permitted to start-up engines and taxi out of stands 23-35, 39-45, 50-52, 54-57, provided engines operation mode does not exceed 40% (by fan revolutions per minute).
- 3. It is permitted for ATR-72-200/500 ACFT to taxi out of stands 13, 14, 24, 25 under own engines power with a tail ahead.
- 4. Taxiing out of stand 6A under own engines power is permitted only through stand 8, provided stand 8 is vacant.
- 5. Taxiing out of stand 37A shall be carried out by towing to TWY B, provided stand 44 is vacant.

#### 3. Parking area for helicopters

Stands 45A and 45B are designated for MI-8 HEL.

#### 4. Ограничения при рулении

- 1. Руление ВС типа В747-200/300/400 и В777-200/300 на тяге собственных двигателей без ограничений только на участке от РД В до траверза МС 45, по маршруту руления от МС 23 до МС 35 разрешается только за машиной сопровождения.
- 2. Руление ВС типа Ан-124 по перрону ЗАПРЕ-ЩЕНО. Руление только по РД А, РД В (от ВПП до РД А), РД С, РД D и по маршруту руления T1.
- 3. Руление ВС типа B747-8/8F по маршруту руления T2, T3 и маршруту руления от MC 23 до MC 35 3АПРЕЩЕНО.
- 4. При установке ВС типа В777F и его модификаций, ВС типа MD-11 на МС 54 руление и буксировка ВС по маршруту руления Т1 ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 5. Отсутствует система управления и контроля за наземным движением. При ухудшении дальности видимости на ВПП 11/29 до значений 550 м и менее руление ВС осуществлять только за машиной сопровождения на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа ВС. Доклад об освобождении ВПП осуществлять не ранее пересечения границы критической зоны ILS.

#### УНКЛ АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

#### 1. Общие положения

Применение экипажами режимов полета согласно РЛЭ.

#### 2. Ограничения на взлет

Специальные процедуры взлета отсутствуют.

#### 3. Ограничения на посадку

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку отсутствуют.

## УНКЛ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

#### Общие положения

Полеты в пределах ТМА, СТR аэродрома Красноярск производятся по ППП или ПВП.

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

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

Переход от полета по правилам полетов по приборам (ППП) к полету по правилам визуальных полетов (ПВП) разрешается только в том случае, когда орган ОВД получает составленное командиром ВС сообщение, которое содержит фразу: "Отменяю полет по ППП".

Орган ОВД оперативно информирует экипаж ВС:

- метеорологическая видимость достигает или переходит через значения 600 м (при сильном дожде);
- высота нижней границы облачности (вертикальная видимость) достигает или переходит через значения 30 м, 60 м, 80 м;
- RVR: 800 m, 550 m, 400 m, 350 m, 300 m, 250 m, 200 m, 150 m, 125 m, 75 m.

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

- при значении RVR 600 м и более во всех точках наблюдения, экипажу BC передается RVR только в точке приземления, при этом наименование точки наблюдения не указывается (например, «RVR 800 метров»);

#### 4. Taxiing - limitations

- 1. Taxiing of B747-200/300/400 and B777-200/300 ACFT under own engines power without restrictions is permitted on segment from TWY B to abeam stand 45 only, taxiing via taxi route from stand 23 to stand 35 is permitted only after "Follow-me" vehicle.
- 2. Taxiing of An-124 ACFT on the apron is PROHIBITED. Taxiing is permitted only along TWY A, TWY B (from RWY to TWY A), TWY C, TWY D and taxi Route T1.
- 3. Taxiing of B747-8/8F ACFT via taxi Routes T2, T3 and taxi route from stand 23 to stand 35 is PROHIBITED.
- 4. When B777F ACFT and its modifications, MD-11 ACFT are parked on stand 54, taxiing and towing of ACFT via taxi Route T1 are PROHIBITED.
- 5. Surface Movement Guidance and Control System is not AVBL at AD. When RVR on RWY 11/29 deteriorates to the values of 550 m or less, ACFT shall taxi only after the "Follow-me" vehicle, at reduced speed with increased caution of the flight crew. Flight crew shall report RWY vacation not earlier, than ACFT crosses ILS critical area boundary.

#### **UNKL AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

#### 1. General provisions

Flight modes shall be applied by flight crews in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

#### 2. Take-off restrictions

Special take-off procedures are not applied.

#### 3. Landing restrictions

Noise abatement procedures during approach are not applied.

#### **UNKL AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**

#### General

Flights within Krasnoyarsk TMA, CTR shall be carried out in accordance with Instrument Flight Rules and Visual Flight Rules.

ACFT on final approach segments have priority over departing ACFT.

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

Change from IFR flight to VFR flight is permitted only after ATS unit receives a message from the pilot-in-command containing the following phrase: "IFR cancelled".

ATS unit timely informs the flight crew:

- when meteorological visibility reaches or exceeds 600 m (in heavy rain);
- when ceiling (vertical visibility) reaches or exceeds 30 m, 60 m, 80 m;
- when RVR is 800 m, 550 m, 400 m, 350 m, 300 m, 250 m, 200 m, 150 m, 125 m, 75 m.

Information about runway visual range (RVR) is included into ATIS broadcast and transmitted to flight crew by the ATS unit as follows:

- when RVR value is 600 m or more at all observation points, only RVR value at touchdown point is advised to the flight crew, whereas the name of the observation point is not indicated (for example, "RVR 800 m");

- при значении RVR менее 600 м хотя бы в одной из точек наблюдения экипажу передается RVR во всех трех точках наблюдения в последовательности: точка приземления, средняя точка, дальний конец ВПП, при этом наименования точек могут не указываться (например, «RVR 500 метров - 800 метров - 700 метров»).

#### Порядок занятия исполнительного старта двумя ВС

Одновременное занятие исполнительного старта на одной ВПП для поочередного взлета может быть разрешено при соблюдении следующих условий:

- не введены процедуры ограниченной видимости;
- диспетчер СДП имеет устойчивый визуальный контакт с воздушными судами, находящимися на ВПП.

#### Выполнение полетов с использованием давления QNH

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

В сводке АТИС передается значение давления QNH. Давление QFE выдается органом ОВД только по запросу экипажа BC.

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

#### 1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) Ввод процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости вводятся в действие фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости», включаемой в информацию АТИС или переданной по каналам связи с органом ОВД. Система управления и контроля за наземным движением отсутствует.

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) вводятся в действие при следующих условиях:

- значение RVR 550 м и менее хотя бы в одной из трех точек измерения видимости или высоте нижней границе облаков (вертикальной видимости) 60 м и менее

#### Прекращение действия процедур LVP

- значение RVR более 550 м и/ или высоте нижней границе облаков (вертикальной видимости) более 60 м.

#### Наблюдение за видимостью на ВПП (RVR)

Наблюдение за дальностью видимости на ВПП (RVR) производится в точке приземления, средней точке и дальнем конце ВПП.

## В период действия «Процедуры в условиях ограниченной видимости»:

- допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП;
- движение BC по перрону осуществляется за машиной сопровождения или производится буксировка BC:
- критические зоны ILS должны быть свободны от BC и транспортных средств:

**при вылете ВС** - с момента начала разбега и до момента, когда ВС окажется в воздухе;

**при прилете ВС** - при выходе ВС на конечный участок схемы захода на посадку.

#### Вылет ВС в условиях ограниченной видимости

В период действия процедур LVP ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

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

- when RVR value is less than 600 m at least at one of the observation points, RVR values at all three observation points are advised to the flight crew in the following order: touchdown point, mid-point and stop end, whereas the names of the observation points may not be indicated (for example, "RVR 500 m - 800 m - 700 m").

#### Multiple line-up procedure

Simultaneous line-up on one RWY for successive take-off can be permitted, provided the following conditions are observed:

- Low Visibility Procedures (LVP) are not implemented;
- TWR controller maintains continuous visual contact with ACFT on the RWY.

#### Flight operation using QNH pressure

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

The value of QNH pressure is transmitted in ATIS broadcast. QFE pressure is issued by the ATS unit upon request of flight crew only.

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

### 1. Low Visibility Procedures

#### LVP implementation

Low visibility procedures are implemented by the phrase "Low Visibility Procedures in progress" included in ATIS broadcast or transmitted via channels of communication with the ATS unit. A-SMGCS support is not provided.

Low visibility procedures are implemented under the following conditions:

 RVR is 550 m or less at least at one of the three observation points or ceiling (vertical visibility) is 60 m or less.

#### LVP cancellation

- RVR is above 550 m and/or ceiling (vertical visibility) is above 60 m.

#### **RVR** monitoring

RVR value is recorded at touchdown point, midpoint and stop end of the runway.

#### When LVP are in force:

- not more than one ACFT can be present on TWY or RWY;
- movement of ACFT along the apron shall be executed only after the "Follow me" vehicle or by towing;
- ILS critical areas must be clear of other ACFT and vehicles:

during ACFT departure: from the moment the ACFT begins take-off run till the moment the ACFT is airborne:

during ACFT arrival: when ACFT joins the final approach segment.

#### Departure in low visibility conditions

When LVP are in force it is PROHIBITED:

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

Без дополнительных указаний ВС не разрешается ожидать в месте, находящемся ближе к ВПП, чем граница места ожидания у ВПП, являющейся границей критической зоны ILS. Ответственность за несанкционированное пересечение критической зоны ILS возлагается на экипаж ВС.

#### Посадка в условиях ограниченной видимости

Экипажам ВС гарантируется, что сигналы КРМ и ГРМ полностью защищены от помех на конечном участке захода на посадку с момента объявления о введении процедур LVP до момента их отмены.

При векторении для захода на посадку по ILS BC должны выводиться на луч курсового радиомаяка не менее, чем за 5 км до входа в глиссаду.

Экипажи прибывающих ВС должны докладывать о производстве посадки и об освобождении ВПП (только после того, как ВС пересечет границу боковых аэродромных знаков указателей РД жёлтого цвета, что указывает на освобождение критической зоны ILS).

О прибытии ВС на место стоянки (МС) экипаж ВС докладывает диспетчеру «Красноярк-Руление», используя следующую фразеологию «Позывной ВС, на стоянке...».

#### 2. Процедуры полетов по ППП

На аэродроме приоритетными являются SID и STAR с методами зональной навигации (RNAV) на основе спутниковых систем, а основным типом захода на посадку по приборам - точная система ILS.

Информацию о возможности захода на посадку по ILS экипаж BC получает из сводки ATИС. При намерении выполнить заход, отличный от ILS, экипаж BC обязан доложить об этом органу ОВД и получить подтверждение.

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

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

При следовании по SID/STAR экипаж BC обязан соблюдать линию пути, вертикальный профиль и ограничения по скорости, опубликованные на картах SID/STAR.

#### Примечание:

Ограничения по высоте и скорости могут быть отменены органом ОВД.

#### 2.1 Вылет по ППП

При использовании ВПП 29 для взлёта, экипаж ВС, при выходе на связь с диспетчером СДП «Вышка», сообщает о необходимом времени (в минутах) для занятия исполнительного старта.

При получении разрешения от органа ОВД на выполнение бесступенчатого набора выше 7000 фт, экипаж ВС обязан после взлета прослушивать частоту ДПК (позывной «Красноярск-Круг» 122.000 МГц), а при установлении связи с диспетчером ДПП (позывной «Красноярск-Подход» частота 127.700 МГц) экипаж ВС обязан доложить текущую и занимаемую высоту, если не были заданы другие условия.

#### 2.2 Прибытие по ППП

Снижение и подход к аэродрому Красноярск осуществляется:

- по установленным STAR и схемам захода на посадку; Unless otherwise instructed, it is prohibited for ACFT to hold at the position located closer to RWY than the runway-holding position marking, which is the ILS critical area boundary. Flight crew bears responsibility in case ACFT inadvertently crosses ILS critical area.

#### Landing in low visibility conditions

Flight crews are guaranteed that LOC and GP signals are fully protected from interference when ACFT is on the final approach segment from the moment LVP implementation is announced till the moment LVP are cancelled.

When being vectored for ILS approach, ACFT must intercept the LOC beam at least 5 km before glide path interception.

Flight crews of arriving ACFT must report execution of landing and RWY vacation (only after ACFT crosses the boundary of yellow taxiway edge markers, indicating vacation of ILS critical area).

Flight crew shall report parking of ACFT onto the stand to GND controller ("Krasnoyarsk-Ground") using the following phraseology: "ACFT call sign, on stand...".

#### 2. Procedures for IFR flights

SID/STAR RNAV (GNSS) are the preferential procedures and ILS approach is the basic type of instrument approach at the aerodrome.

Flight crew shall obtain information about ILS approach availability from ATIS broadcast. If intended to execute an approach other than ILS approach, flight crew must report this to the ATS unit and obtain clearance.

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

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

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

#### Note:

Altitude and speed restrictions can be cancelled by the ATS unit.

#### 2.1 IFR departure

If intended to execute take-off from RWY 29, flight crew, during radio communication with TWR controller ("Krasnoyarsk-Tower"), shall advise the time (in minutes) required to occupy the line-up position.

If ACFT was cleared by the ATS unit to execute continuous climb above 7000 ft, after take-off flight crew must monitor TWR controller frequency (call sign "Krasnoyarsk-Radar", FREQ 122.000 MHz) and after establishing radio contact with APP controller (call sign "Krasnoyarsk-Approach", FREQ 127.700 MHz) report present altitude and altitude to be reached, unless otherwise instructed.

#### 2.2 IFR arrival

Descent and approach to Krasnoyarsk AD shall be carried out:

- in accordance with the established STAR and approach procedures;

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

При прилете экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при установлении связи с диспетчером ДПП (позывной «Красноярск-Подход» частота 127.700 МГц).

В целях регулирования интервалов между ВС, орган ОВД может задавать поступательные и/или вертикальные скорости в пределах летно-технических характеристик этих ВС. При невозможности выдерживания заданной скорости экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД.

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

#### 2.3 Визуальный заход на посадку

Визуальный заход на посадку (ВЗП) производится:

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

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

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

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

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

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

## 3. Процедуры при сокращенных минимумах эшелонирования на ВПП

Не применяются.

#### 4. Потеря радиосвязи

При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал Бедствие или при наличии ответчика в режиме RBS установить на нем код 7600;

- by applying "Direct to" instruction;
- by vectoring.

Flight crew of arriving ACFT must listen to current ATIS broadcast and report its code letter during radio communication with APP controller (call sign "Krasno-yarsk-Approach", FREQ 127.700 MHz).

To coordinate separation intervals, ATS unit can assign forward and/or vertical speeds within performance specifications of the controlled ACFT. If unable to maintain the assigned speed, flight crew must report it to the ATS unit.

ATS unit is entitled to assign flight tracks by applying «Direct to» instruction or vectoring to provide the established separation intervals, regulate air traffic flow, coordinate approach sequence. The controller issues clearances such that the prescribed obstacle clearance will exist at all times until the aircraft reaches the point where the pilot shall resume own navigation. When necessary, the relevant minimum vectoring altitude shall include a correction for low temperature effect.

#### 2.3 Visual approach

Visual approach shall be carried out:

- upon request of the flight crew;
- at the initiative of the ATS unit (after coordination with the flight crew);
  - for the purpose of expediting air traffic flow;
- in case it is not possible to execute/continue instrument approach due to technical reasons (i.e. landing radio navigation aid malfunction).

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

Approach to the aerodrome for execution of visual approach shall be carried out in accordance with the published STAR procedures or by vectoring until flight crew establishes visual contact with RWY or it references.

Before executing visual approach flight crew must report establishing visual contact with RWY or its references and obtain ATS unit clearance to execute visual approach.

After obtaining ATS unit clearance to execute visual approach, flight crew shall maintain descent path and profile at own discretion, unless ATS unit has issued restrictions for execution of visual approach. In all cases, flight crew is fully responsible for maintaining safe flight path and descent profile.

If visual contact with RWY or its references is lost, flight crew shall carry out missed approach under IFR and immediately inform ATS unit about it.

#### 3. Reduced runway separation minima

Not applied.

#### 4. Communication failure

In case of radio communication failure flight crew must:

- switch on distress signal ("MAYDAY") and set Mode RBS transponder, if AVBL, to code 7600;

- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;
- прослушивать на частоте ДПРМ (334 БК) информацию и указания органа ОВД;
- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме Красноярск уйти на запасной аэродром.

Во всех случаях экипаж может использовать телефон: руководитель полетов АДЦ Красноярского Центра ОВД: +7(391) 252-65-24.

#### 5. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП выполняются днем и ночью.

#### При полетах по ПВП необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД. Разрешение органа ОВД должно быть получено за 5 минут до расчётного времени входа воздушного судна в CTR:
  - предоставлять план полета.

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

Взлет или посадка ВС осуществляются на ВПП 11/29, кроме этого вертолеты могут дополнительно осуществлять по вертикальному взлет или посадку на вертолетную площадку на РД А.

#### При прилете:

- экипаж BC должен прослушать текущее сообщение ATИС и доложить его индекс органу ОВД, при входе в зону CTR;
- при входе в CTR производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района на давление QNH аэродрома.

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

#### УНКЛ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома не имеет ярко выраженных форм скопления и перелета птиц, по условиям расположения аэродрома.

- take measures to re-establish radio communication using emergency frequency 121.500 MHz, radio communication with other ACFT and ATS units:
- execute approach in accordance with the procedures established for radio communication failure:
- monitor LOM frequency (334 BK) for ATS unit instructions and information:
- proceed to the alternate aerodrome in case of adverse weather conditions at Krasnoyarsk AD.

In all cases, flight crew can use the following phone number: Flight Control Officer: +7(391) 252-65-24.

#### 5. Procedures for VFR flights

VFR flights shall be conducted in the day-time and at night.

#### **During VFR flights it is necessary:**

- to have two-way radio communication;
- to have clearance of the appropriate ATS unit, that must be obtained 5 minutes prior to the estimated time of ACFT entry into Krasnoyarsk CTR;
  - to submit a flight plan.

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

ACFT take-off and landing shall be carried out from/on RWY 11/29, HEL can also execute no-run take-off from and landing onto the helipad on TWY A.

#### **During arrival:**

- flight crew must listen to the latest ATIS broadcast and report its code letter to the ATS unit before entering CTR:
- pressure scale of barometric altimeter shall be changed from area QNH to aerodrome QNH when ACFT enters CTR.

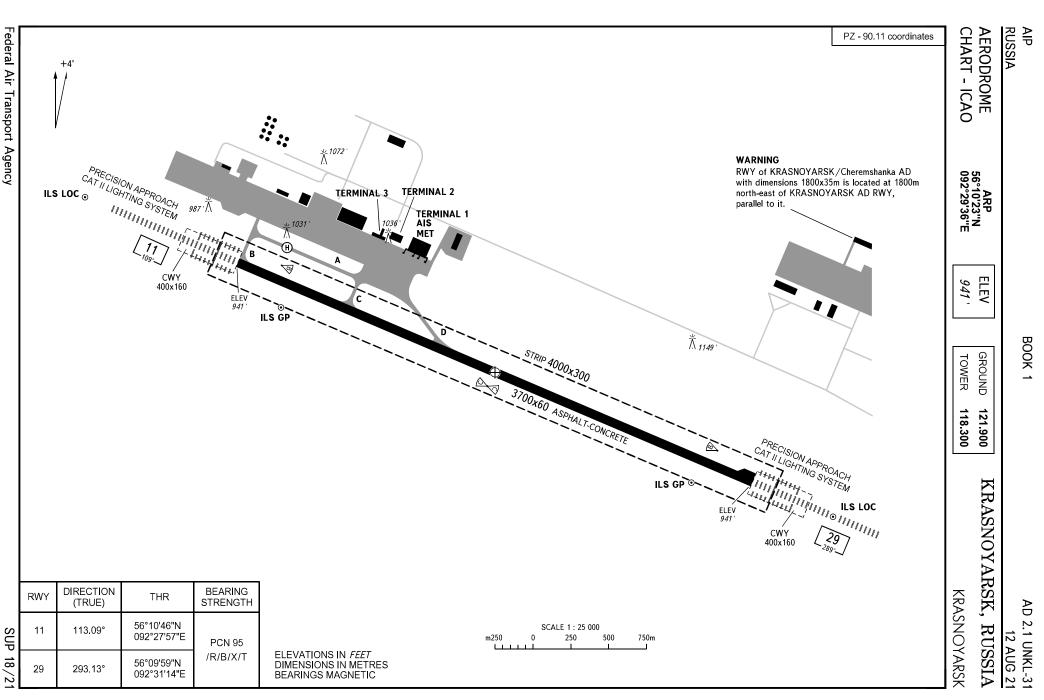
Pilot-in-command must follow visual flight rules and timely report the necessity to change to IFR flight to the ATS unit.

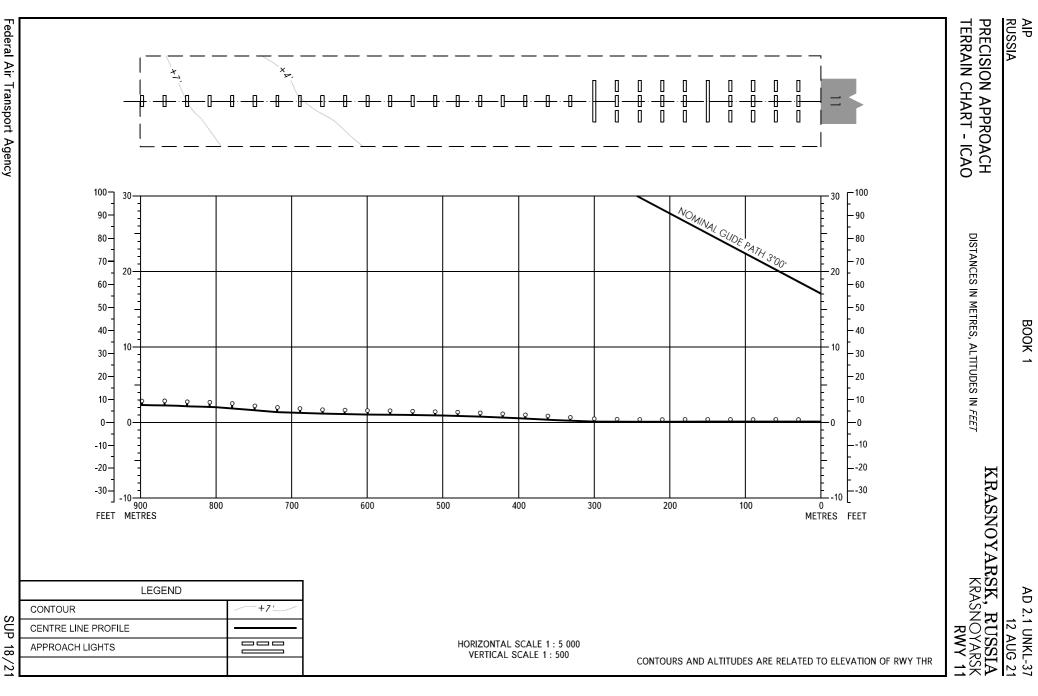
#### **UNKL AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**

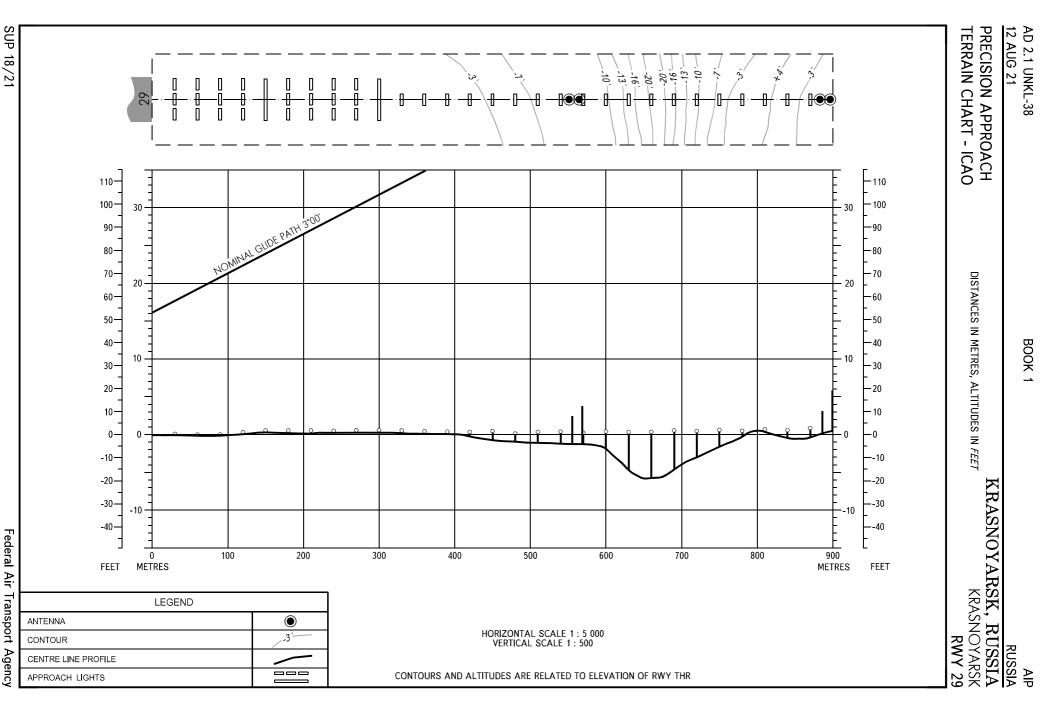
The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome has no clearly defined bird behavior patterns with regard to concentration and migration that are conditioned by aerodrome location.

Сезонна	Сезонная миграция / Seasonal bird migration					Суточная миграция / Daily bird migration			
Сроки перелетов	Основное	Высота (м)	Частота	Основное	Высота (м)	Время	Частота		
	направление Main direction	Height (M)		направление Main	Height (M)	Duration			
Migration periods	main an ootion	()	Intensity	direction	()	Duration	Intensity		
Весна, осень Spring, autumn	Юг-север, север-юг S –N, N - S	100-1000	1-2 стаи в сутки 1-2 flocks/ H24	Северо- восток – юго-запад NE – SW	До 200 Up to 200	0600-0900 1600-1900	Редко Seldom		

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует. Передача информации об орнитологической обстановке: передаётся по каналу ATИC. Radar control of bird migration is not AVBL. Information about the ornithological situation is broadcasted via ATIS.







AIP BOOK 1 **RUSSIA** 

AD 2.1 UNKL-40.1 12 AUG 21

### KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK

**APRONS:** 

Surface: Asphalt-Concrete

Strength: Stands

1-5, 37A, 40B Cement-Concrete PCN 56/R/A/W/T 6, 6A,7-15, 18, 19, 24-35, 41-44 Reinforced Concrete PCN 52/R/B/X/T 37-40, 45, 45A, 45B Reinforced Concrete PCN 56/R/B/W/T 23, 50-52, 55 Asphalt-Concrete PCN 47/F/C/X/T 56, 57 Asphalt-Concrete PCN 90/F/C/X/T 54 Asphalt-Concrete PCN 70/R/B/X/T

**TAXIWAYS:** 

Width: TWY A, B, C - 24 M, TWY D - 23.1 M.

Surface:

Reinforced Concrete B, C, D Asphalt-Concrete

Strength:

PCN 58/R/B/X/T Α C, D PCN 70/R/B/X/T В PCN 82/R/B/X/T

#### WARNING:

1. Direction (true): TWY A - 113.12°, TWY B - 203.30°, TWY C - 203.20°, TWY D - 144.45°

2. HEL take-off and landing are permitted within sector AZM 114°-292° from TWY A.

3. Stands 45 is AVBL as sanitary stand.

#### ACFT types:

#### STANDS:

An-2 An-12 An-24, An-26, An-28. An-32 An-72, An-74 An-124 (124-100) An-140 An-148

9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57 9-15, 24-25, 27, 31-32, 34-35, 37-40, 45, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57

9-15, 18-35, 37-40, 45

TWY A

9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57

9-15, 18-35, 37-40, 45

II-18 9-15, 18, 19, 24, 25, 27, 31, 32, 34-40, 45

II-62 13, 14, 24, 25, 35, 37-40, 45 II-76 13, 14, 18, 19, 24, 25, 35, 37-40, 45 II-86 13, 14, 24, 25, 35, 37-40, 45

II-96 35, 37-40, 45 II-114 9-15, 18-35, 37-45

Yak-40 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57

Yak-42 9-15, 18-35, 37-40, 45 Tu-134, Tu-154 9-15, 18-27, 31-35, 37-40, 45 11-15, 18-25, 34-35, 37-40, 45 Tu-204, Tu-214 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-40, 45 B737(200-800) B737-900, B737-MAX 8 9-15, 18-27, 31-35, 37-40, 45 B747 and its modifications 1, 4, 24, 25, 39, 40, 45

### KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK

#### ACFT types:

B747-8F and its modifications

B757 B767-200 B767-300 B777-200

B777-300, B777-300ER

A-310 A-319. A-320 A-321

A-330-200/300 A-340-200/300 and its modifications RRJ-95 and its modifications A-350-800/900 and its modifications A-350-1000 and its modifications

BAe-125-700, BAe-146

DC-10-30 MD-11, MD-83

ATR-42, ATR-72 and its modifications

Falcon 900

**Bombardier Global Express** CRJ-100/200 and its modifications

Pilatus PC-12 DHC-8 Q300/400

Cessna 208B Grand Caravan B777-F and its modifications L-410 and its modifications

BAe-125-800 Beech 350/400

Cessna 172/525A/ 560XL/680

Challenger 300 Challenger 850 Challenger 870 CL-600

Embraer ERJ-135/140/145/170/190/195

Embraer ERJ-175 Falcon 7X Fokker 100 Gulfstream IV/V Hawker 850/900

DHC-6 and its modifications

Mi-8 HEL

Helicopters of all types

STANDS:

37A, 39, 40, 45 5, 11-15, 18-25, 31-35, 37-40, 45 11-14, 24, 25, 35, 37-40, 45 2, 3, 13, 14, 24, 25, 35, 37-40, 45 1, 4, 24, 25, 37-40, 45, 54 1, 4, 39, 40, 45, 54

1-4, 11-15, 18-25, 34-35, 37-40, 45

1-4. 9-15. 18-35. 37-40. 45

1, 4, 24, 25, 37-40, 45

1A, 1B, 4A, 4B, 9-15, 18-27, 31-35, 37-40, 45

1, 4, 24, 25, 37-40, 45 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-40, 45 1, 4, 24, 25 39, 40, 45

6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57

1, 4, 24, 25, 37-40, 45 2, 13, 14, 24, 25, 37-40, 45, 54 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55, 56, 57 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57 1, 4, 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-40, 45 1, 4, 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 56, 57 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57 1, 4, 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-40, 45 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54 2. 37-40. 45

23, 41 - 44

6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57 1, 4, 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45 1, 4, 6, 6A, 8, 9-19, 24-35, 37-40, 45 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57

6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57

1, 4, 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45

1, 4, 6, 6A, 8, 9-19, 24-35, 37-40, 45, 55-57 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57 1, 4, 6, 6A, 8, 9-19, 24-35, 37-40, 45 1, 4, 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45

6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57 6, 6A, 8, 9-15, 18-35, 37-45, 50-52, 54, 55-57 13-15, 18, 19, 24-35, 37-45, 45A, 45B

H on TWY A

### KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK

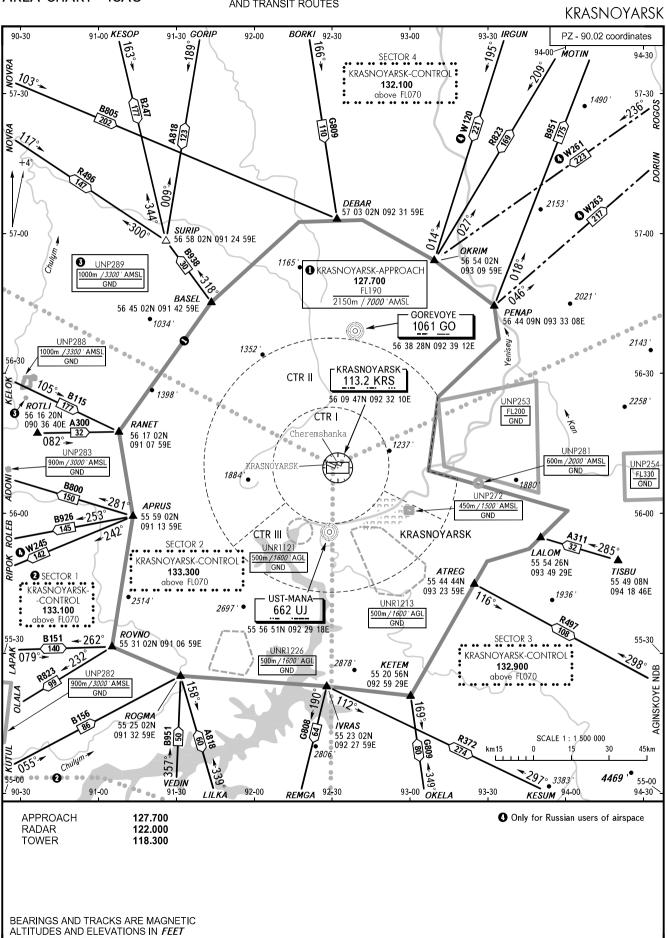
### COORDINATES OF STANDS (PZ-90.11 coordinate system)

				_	
Stand NR	Latitude	Longitude	Stand NR	Latitude	Longitude
1	561044.86N	0922915.87E	33	561050.05N	0922836.37E
1A	561044.37N	0922916.92E	34	561049.42N	0922839.03E
1B	561044.78N	0922913.22E	35	561048.55N	0922842.64E
2	561045.81N	0922910.51E	37	561059.99N	0922806.61E
3	561046.52N	0922907.56E	37A	561100.55N	0922805.54E
4	561047.65N	0922904.12E	38	561100.88N	0922802.66E
4A	561047.41N	0922905.11E	39	561102.02N	0922750.00E
4B	561047.33N	0922902.52E	39A	561102.30N	0922747.30E
5	561048.56N	0922900.35E	39B	561101.80N	0922751.50E
6	561049.00N	0922857.20E	40	561100.92N	0922754.84E
6A	561048.00N	0922857.00E	40A	561101.20N	0922753.24E
7	561052.02N	0922845.71E	40B	561100.70N	0922755.90E
7A	561051.69N	0922847.19E	41	561058.86N	0922756.80E
7B	561052.32N	0922844.56E	42	561058.40N	0922758.81E
8	561049.40N	0922856.00E	43	561057.94N	0922800.84E
9	561052.98N	0922841.54E	44	561057.48N	0922802.86E
10	561053.38N	0922838.43E	45	561103.07N	0922745.37E
11	561054.52N	0922835.10E	45A	561103.24N	0922745.03E
12	561055.22N	0922832.16E	45B	561102.66N	0922746.54E
13	561055.70N	0922827.46E	46	561102.84N	0922740.60E
14	561057.54N	0922824.01E	47	561103.33N	0922738.43E
15	561058.29N	0922820.38E	48	561103.82N	0922736.27E
18	561058.15N	0922813.64E	49	561004.32N	0922734.10E
19	561058.88N	0922810.45E	50	561046.58N	0922849.32E
23	561056.39N	0922809.30E	51	561045.48N	0922848.48E
24	561055.69N	0922812.43E	52	561044.38N	0922847.64E
24A	561055.47N	0922811.18E	54	561041.06N	0922852.07E
24B	561055.05N	0922813.04E	55	561043.44N	0922851.56E
25	561054.79N	0922816.31E	56	561042.55N	0922856.69E
25A	561054.60N	0922815.07E	57	561042.10N	0922858.56E
25B	561054.17N	0922816.93E	62	561104.72N	0922732.00E
26	561054.03N	0922819.61E	63	561107.26N	0922733.16E
27	561053.47N	0922822.01E	64	561107.26N	0922733.16E
28	561052.68N	0922824.22E	65	561107.06N	0922738.05E
29	561052.11N	0922826.59E	66	561106.65N	0922739.87E
30	561051.54N	0922828.98E	Stand on TWY A	561047.21N	0922826.18E
31	561051.20N	0922831.59E	for An-124		
32	561050.62N	0922833.98E			

AREA CHART - ICAO

ARRIVAL, DEPARTURE AND TRANSIT ROUTES

### KRASNOYARSK, RUSSIA

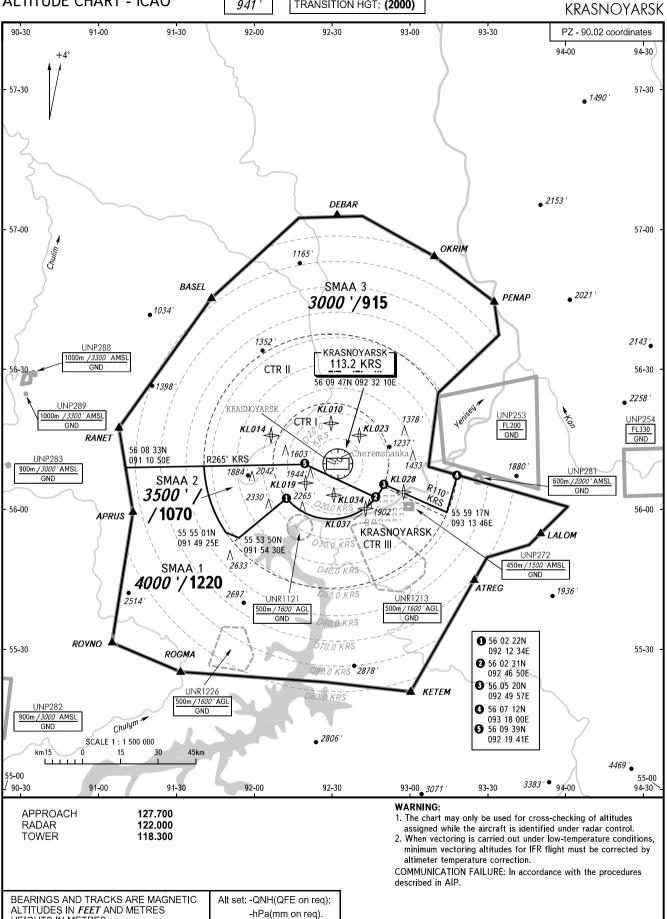


ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO

ELEV 941 '

TRANSITION ALT: 7500 'TRANSITION HGT: (2000)

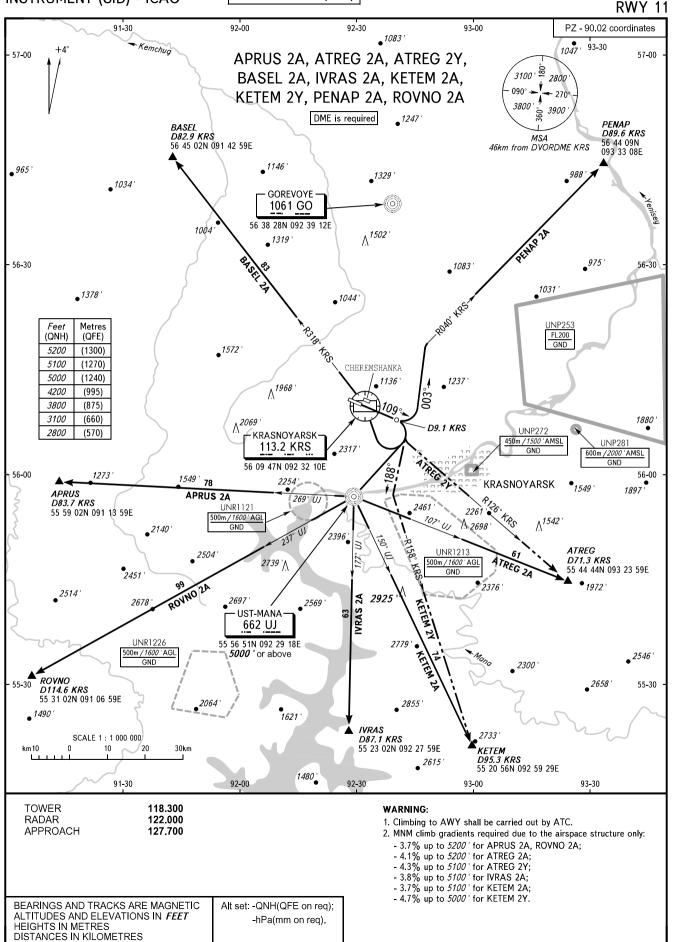
KRASNOYARSK, RUSSIA



HEIGHTS IN METRES ELEVATIONS IN *FEET* 

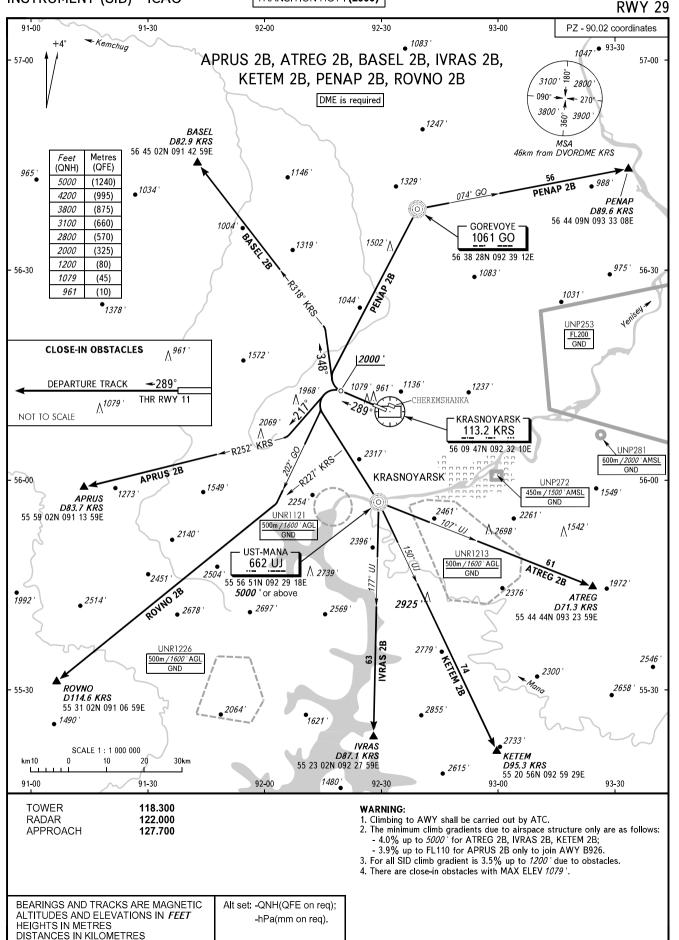
STANDARD DEPARTURE CHART TRANSITION ALT: 7500 INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HGT: (2000)



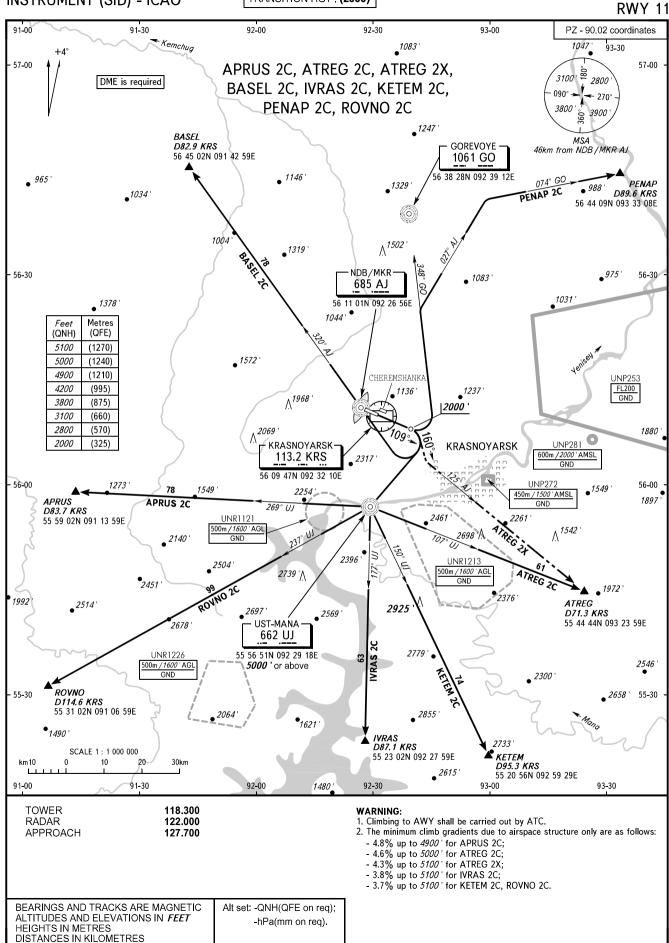
# STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALT: 7500 'TRANSITION HGT: (2000)



STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

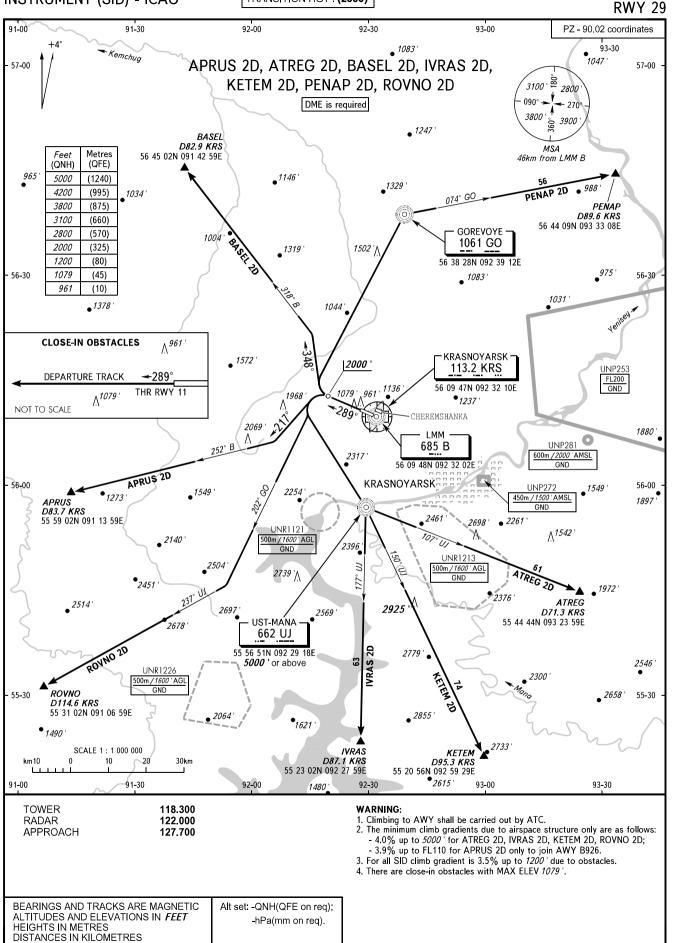
TRANSITION ALT: 7500 'TRANSITION HGT: (2000)



AIP RUSSIA

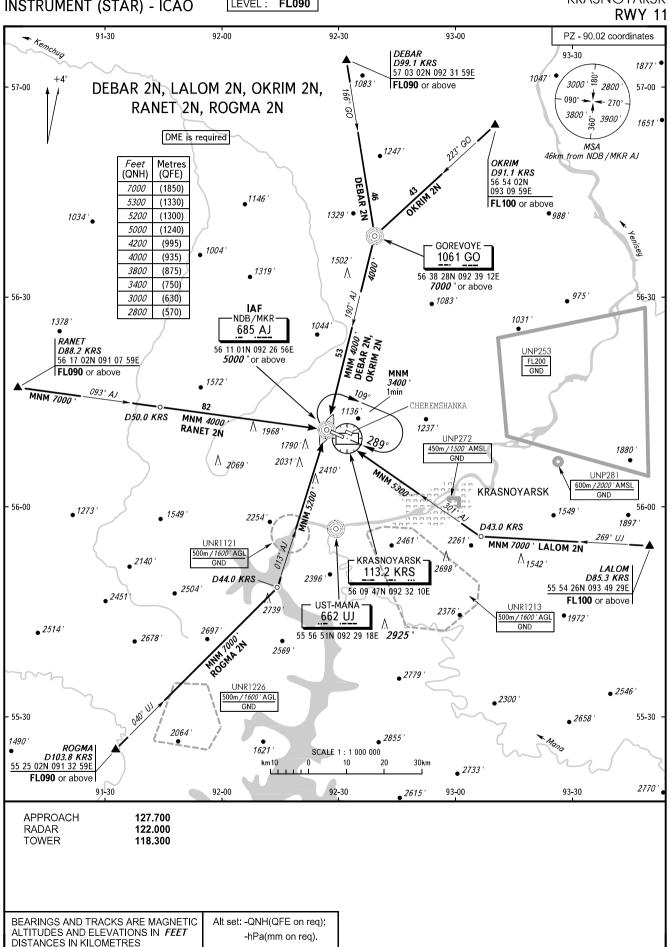
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALT: 7500 'TRANSITION HGT: (2000)



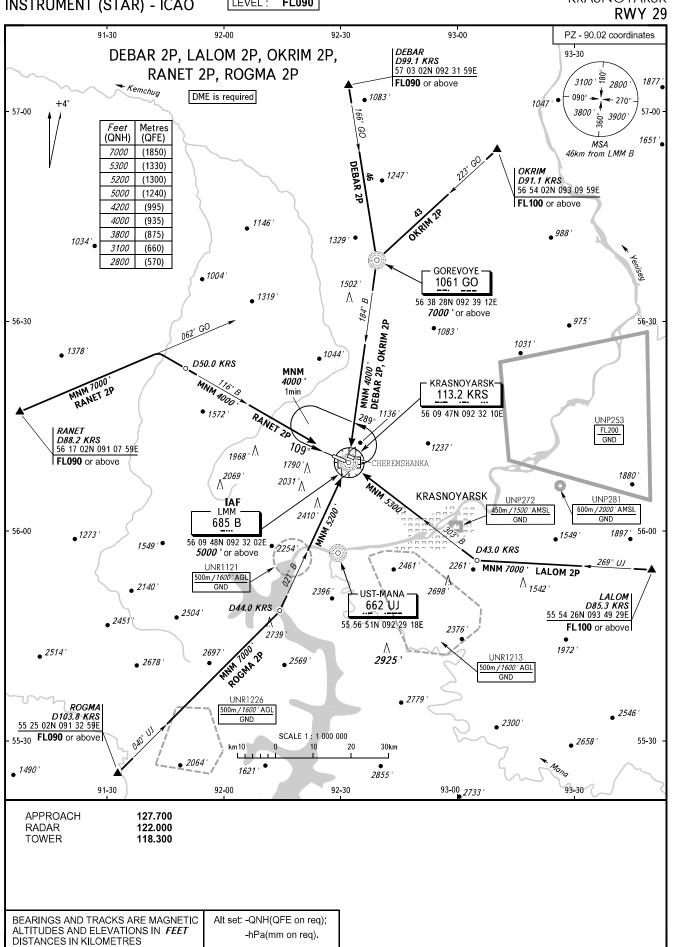
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL: FL090



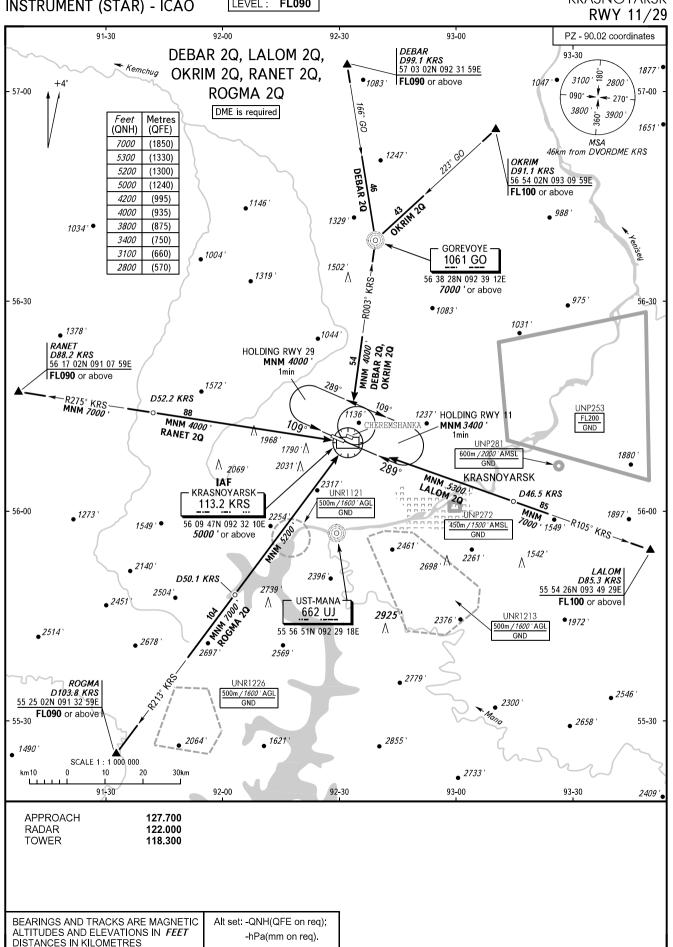
AIP RUSSIA

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO TRANSITION
LEVEL: FL090



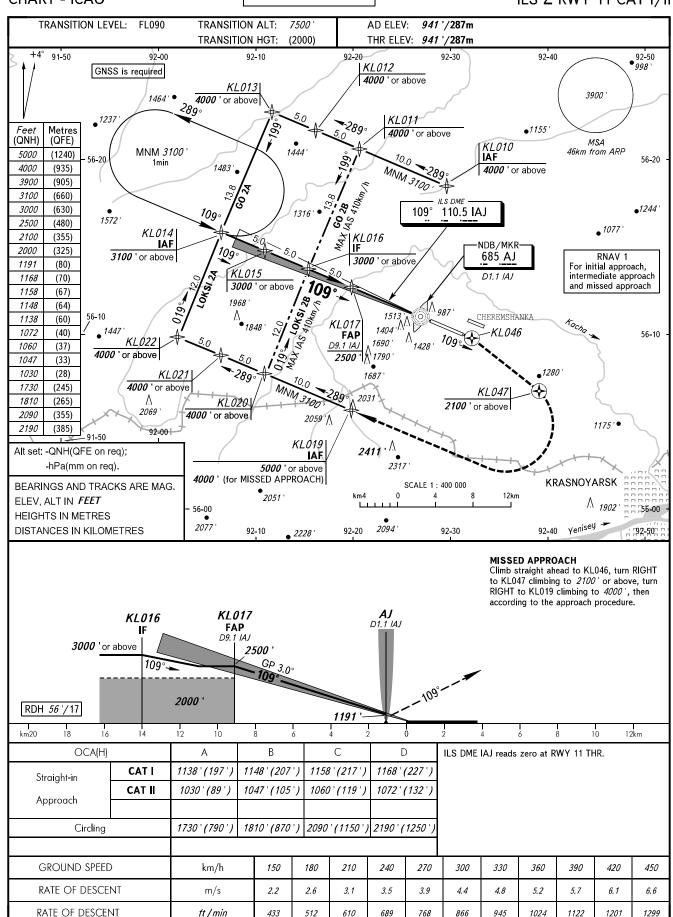
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL: FL090



INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO APPROACH 127.700
RADAR 122.000
TOWER 118.300

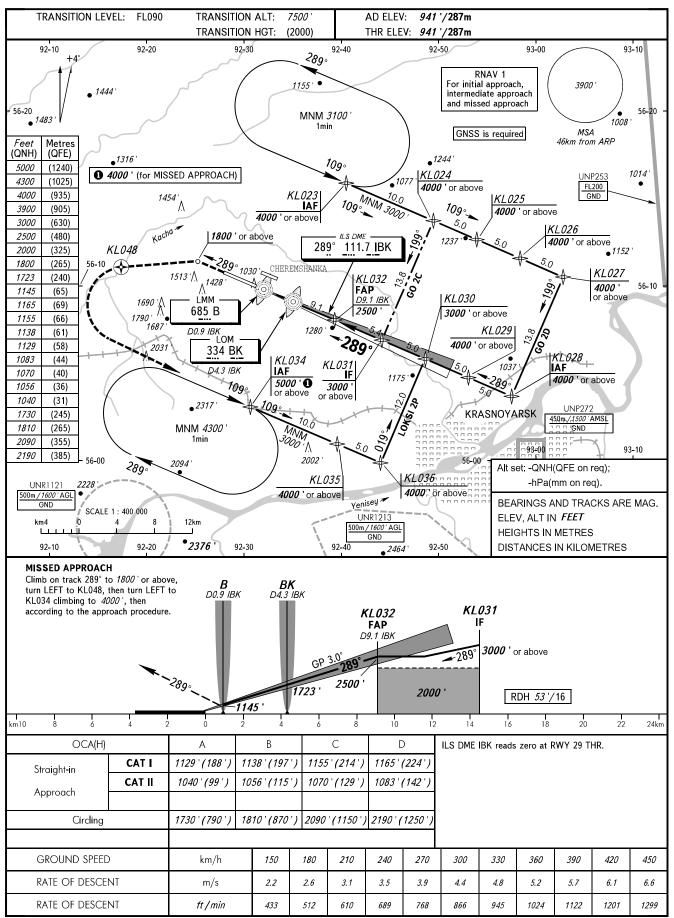
### KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK ILS Z RWY 11 CAT I/II



INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

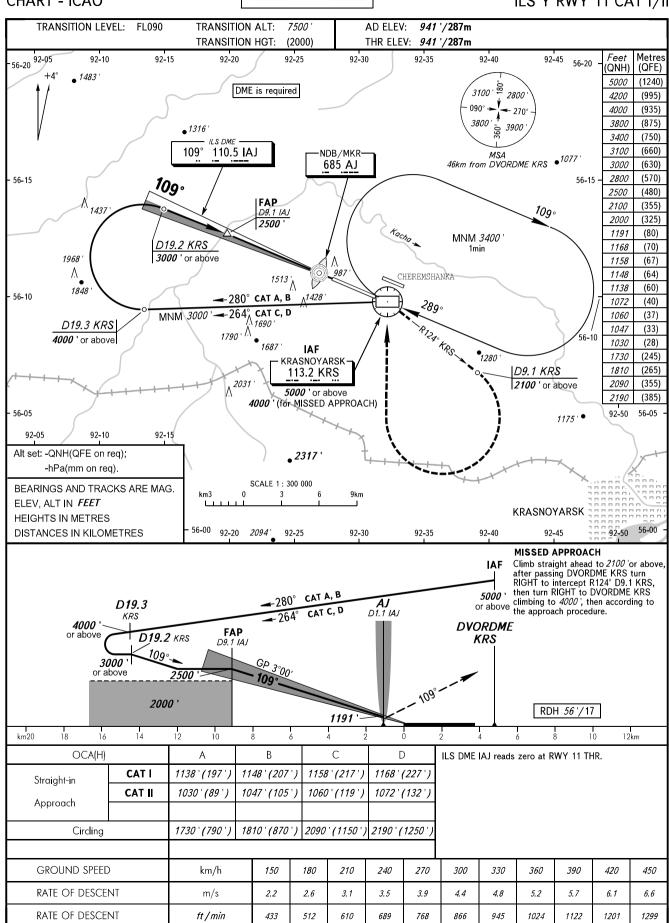
APPROACH 127.700 RADAR 122.000 TOWER 118.300

## KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK ILS Z RWY 29 CAT I/II



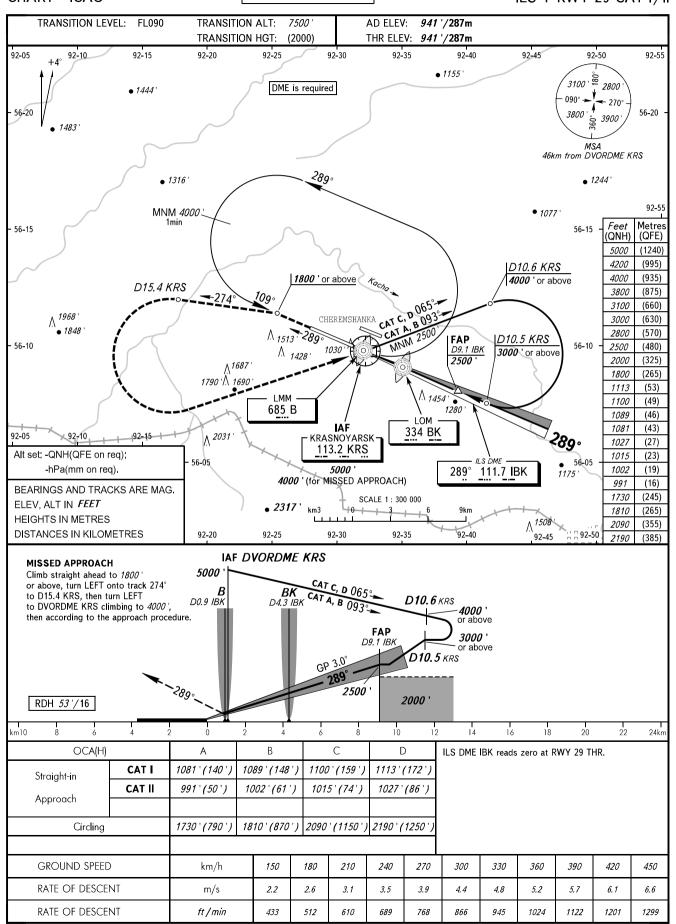
APPROACH 127.700
RADAR 122.000
TOWER 118.300

## KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK ILS Y RWY 11 CAT I/II

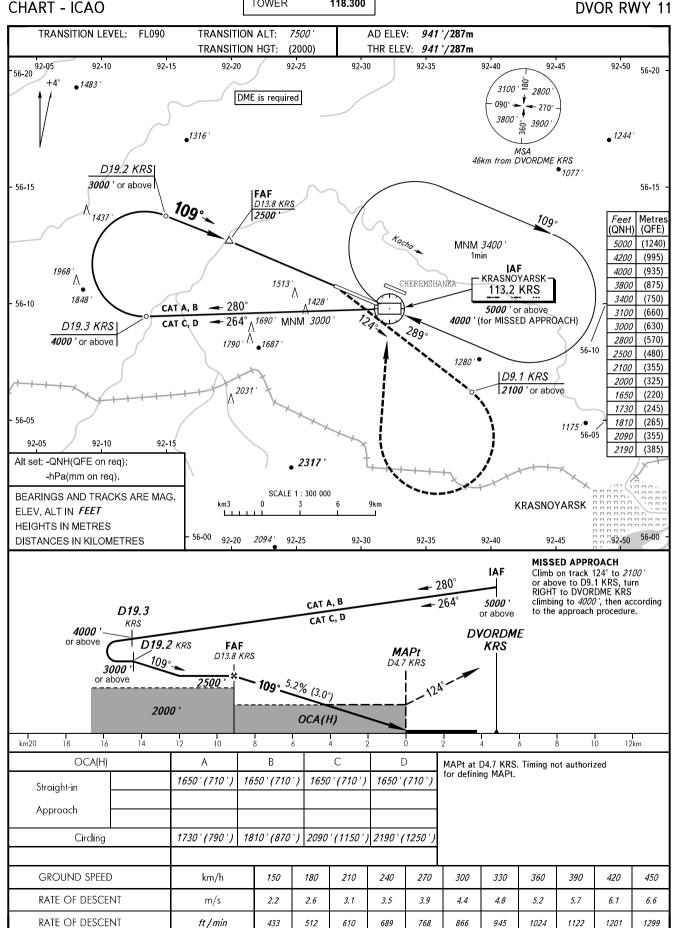


INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO APPROACH 127.700 RADAR 122.000 TOWER 118.300

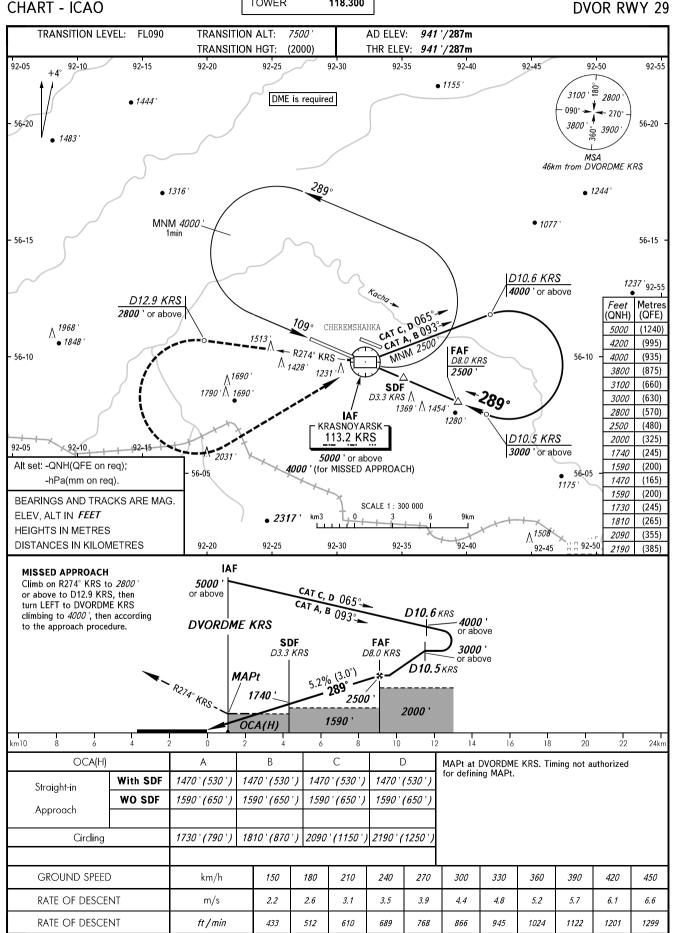
#### KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK ILS Y RWY 29 CAT I/II



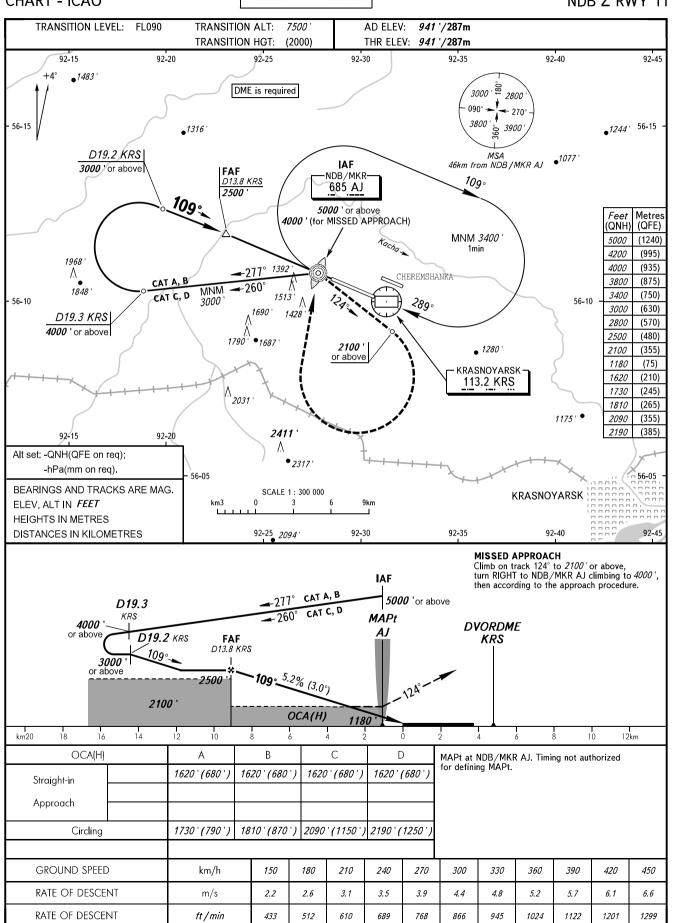
APPROACH 127.700
RADAR 122.000
TOWER 118.300



INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO APPROACH 127.700 RADAR 122.000 TOWER 118.300

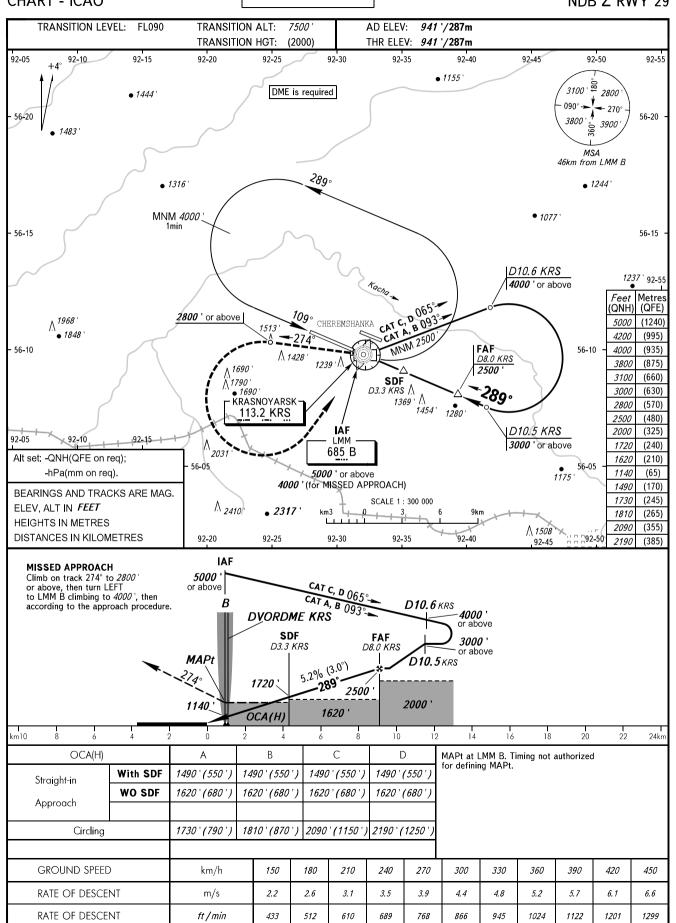


APPROACH 127.700 RADAR 122.000 TOWER 118.300 KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK NDB Z RWY 11

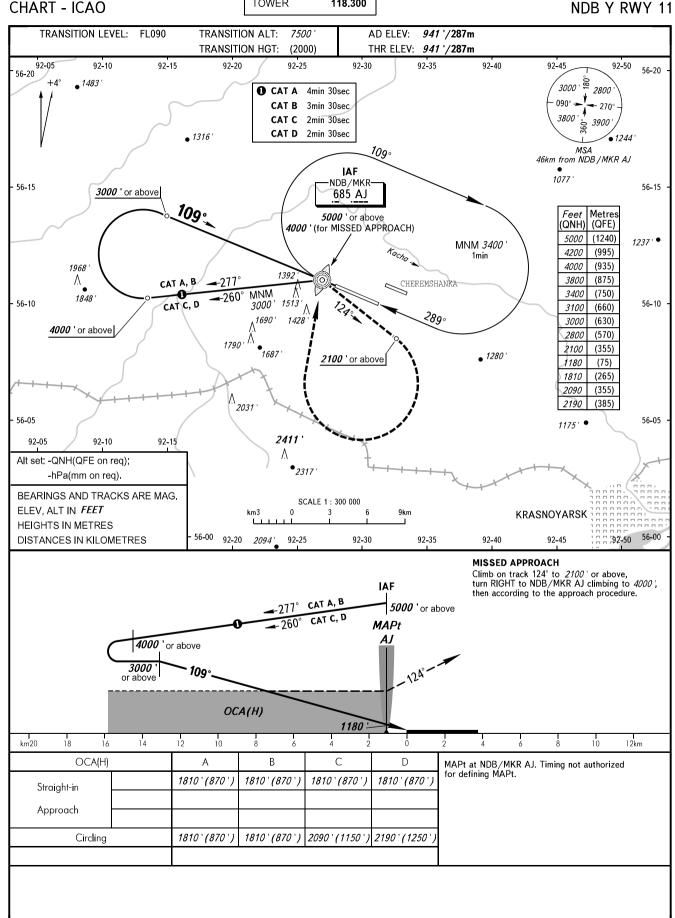


APPROACH 127.700 RADAR 122.000 TOWER 118.300

#### KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK NDB Z RWY 29

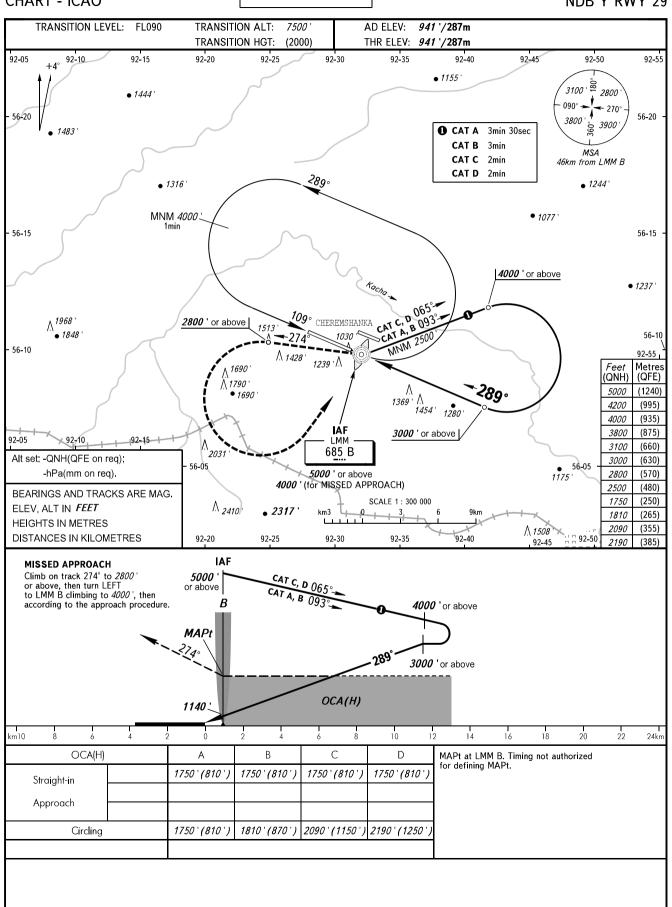


APPROACH 127.700 RADAR 122.000 TOWER 118.300 KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK NDB V RWV 11

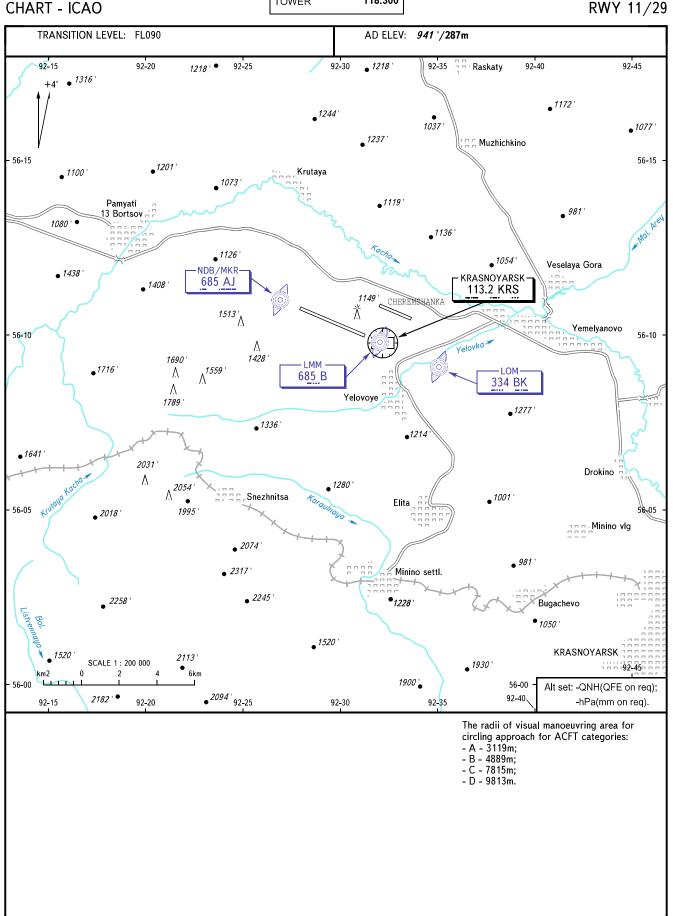


INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO APPROACH 127.700 RADAR 122.000 TOWER 118.300

## KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK NDB Y RWY 29



VISUAL APPROACH CHART - ICAO APPROACH 127.700 RADAR 122.000 TOWER 118.300



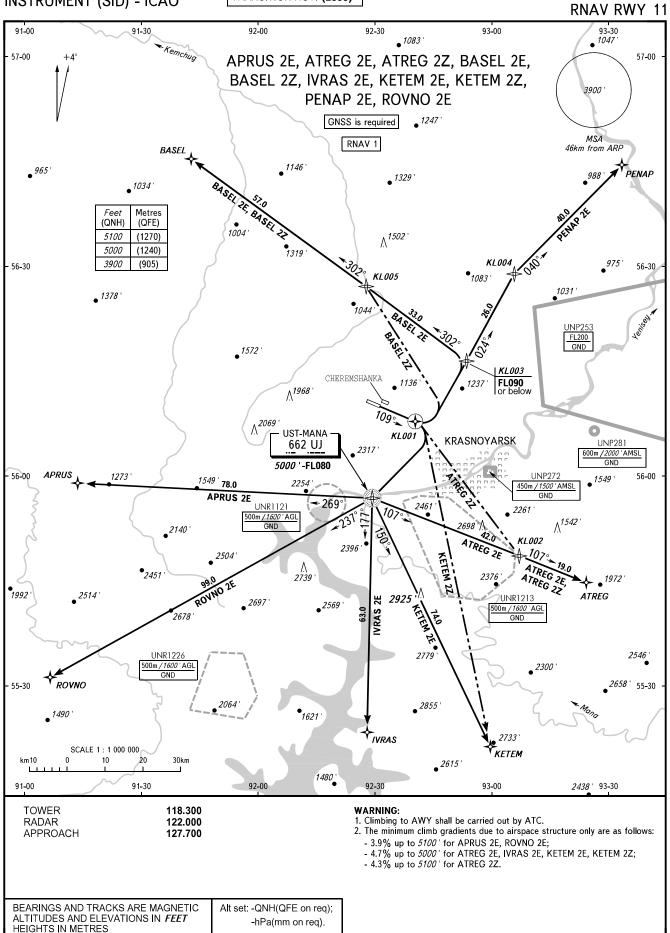
AD 2.1 UNKL-135 12 AUG 21

КООРДИНАТЫ ТОЧЕК ПУТИ RNAV (ПЗ-90.02) COORDINATES OF RNAV WAYPOINTS (PZ-90.02 coordinates)				
Наименование точки WPT IDENT	Тип точки WPT TYPE	Широта Latitude	Долгота Longitude	
1 KL001	2	3 560749.40N	4 0924016.50E	
KL002		554835.10N	0930651.40E	
KL003		561626.30N	0925324.10E	
KL004		562847.00N	0930533.00E	
KL005		562700.70N	0922745.50E	
KL006		561249.80N	0921914.80E	
KL007		562231.20N	0921442.70E	
KL008		560839.60N	0924105.30E	
KL009		561315.50N	0922147.60E	
KL010	IAF	561826.20N	0922936.70E	
KL011	.,	562032.80N	0922041.10E	
KL012		562135.90N	0921612.90E	
KL013		562238.80N	0921144.50E	
KL014	IAF	561548.60N	0920633.70E	
KL015	FAP	561445.90N	0921101.50E	
KL016	IF	561343.00N	0921529.00E	
KL017	FAF	561240.70N	0921953.10E	
KL018	MAPt	561057.50N	0922708.80E	
KL019	IAF	560539.50N	0921951.60E	
KL020	.,	560745.40N	0921058.40E	
KL021	FAP	560848.20N	0920631.40E	
KL022		560950.70N	0920204.20E	
KL023	IAF	561551.00N	0924028.50E	
KL024		561342.90N	0924922.0E	
KL025		561238.60N	0925348.40E	
KL026		561134.20N	0925814.50E	
KL027		561029.60N	0930240.30E	
KL028	IAF	560341.50N	0925722.20E	
KL029		560445.90N	0925257.00E	
KL030		560550.20N	0924831.50E	
KL031	IF	560654.20N	0924405.80E	
KL032	FAF	560803.70N	0923916.90E	
KL033		560903.60N	0923506.70E	

1	2	3	4
KL034	IAF	560305.00N	0923040.50E
KL035		560057.70N	0923931.60E
KL036		555953.80N	0924356.70E
KL037		560010.70N	0924246.50E
KL038		560257.80N	0923110.70E
KL039		561312.80N	0925126.20E
KL040		561543.60N	0924059.30E
KL041		562241.00N	0923252.80E
KL042		561853.70N	0915210.00E
KL043		561653.10N	0922436.40E
KL044		560737.50N	0923408.90E
KL045		561619.60N	0914424.20E
KL046		560946.80N	0923210.20E
KL047		560645.20N	0923903.50E
KL048		561104.30N	0921726.10E
RW11		561046.01N	0922757.07E
RW29	MAPt	560959.06N	0923114.30E
NDB GO		563828.00N	0923912.00E
NDB UJ		555651.00N	0922918.00E
APRUS		555902.00N	0911359.00E
ATREG		554444.00N	0932359.00E
BASEL		564502.00N	0914259.00E
DEBAR		570302.00N	0923159.00E
IVRAS		552302.00N	0922759.00E
KETEM		552056.00N	0925929.00E
LALOM		555426.00N	0934929.00E
LAGEP		561417.00N	0914118.00E
LOKSI		554528.70N	0920941.80E
NEMUR	IAF	560118.00N	0931533.00E
OKRIM		565402.00N	0930959.00E
PENAP		564409.00N	0933308.00E
RANET		561702.00N	0910759.00E
ROGMA		552502.00N	0913259.00E
ROVNO		553102.00N	0910659.00E

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALT: 7500 'TRANSITION HGT: (2000)

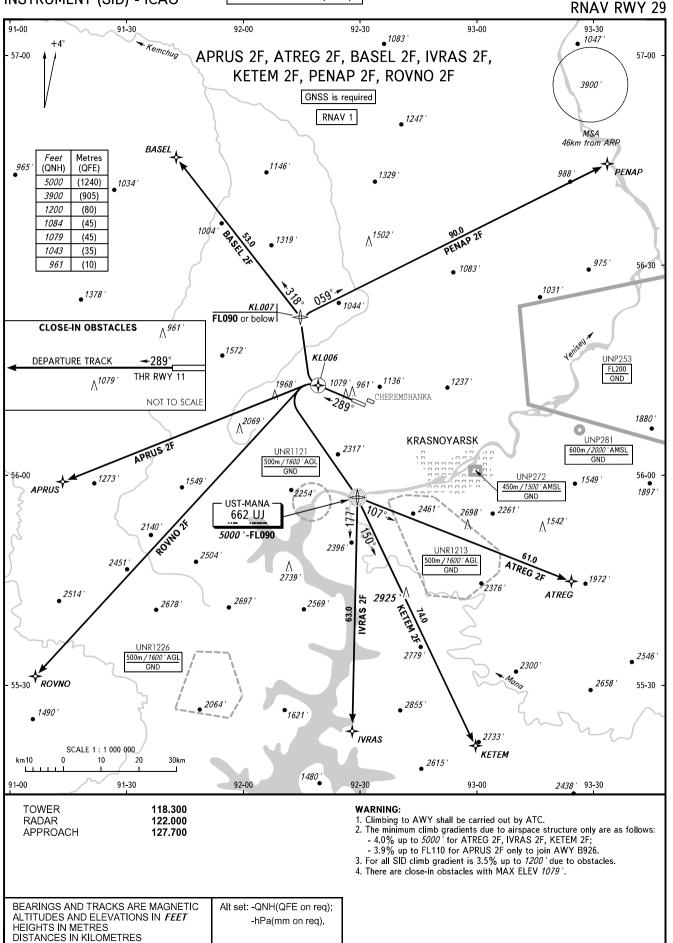


BOOK 1

AIP RUSSIA

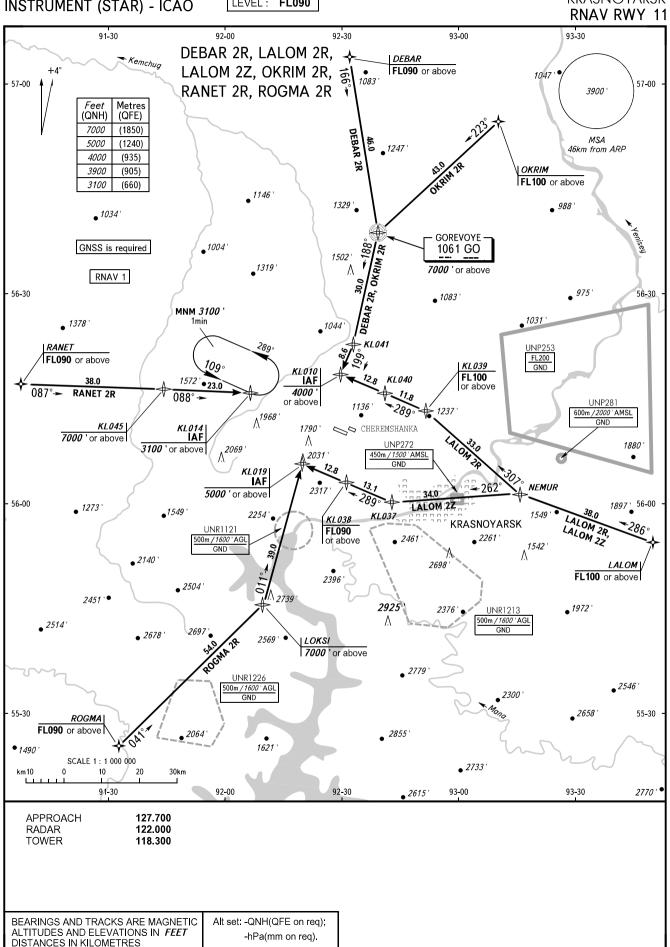
STANDARD DEPARTURE CHART [INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALT: 7500 'TRANSITION HGT: (2000)



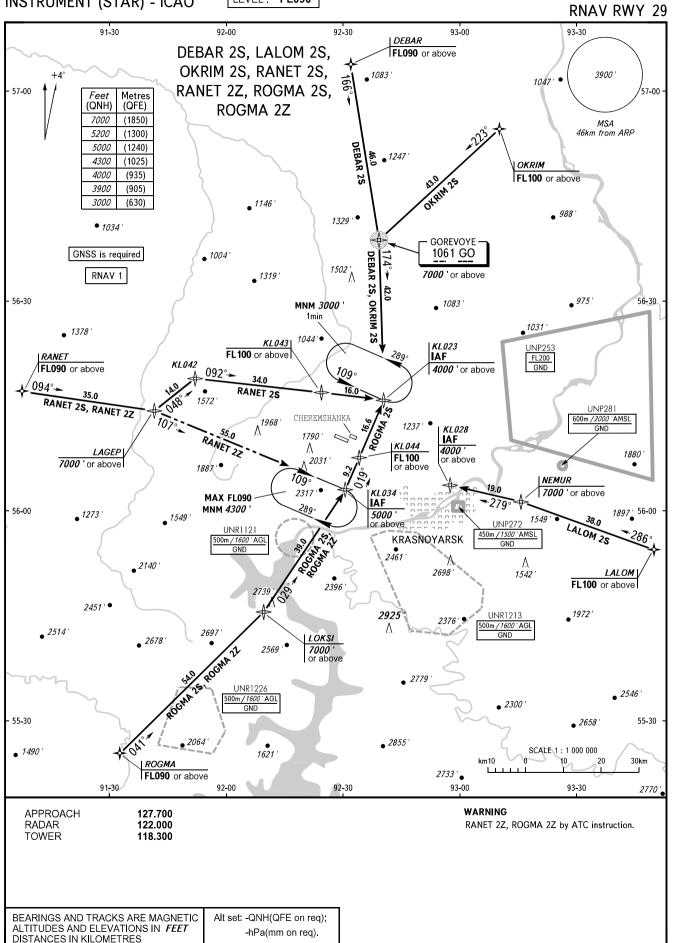
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL: FL090

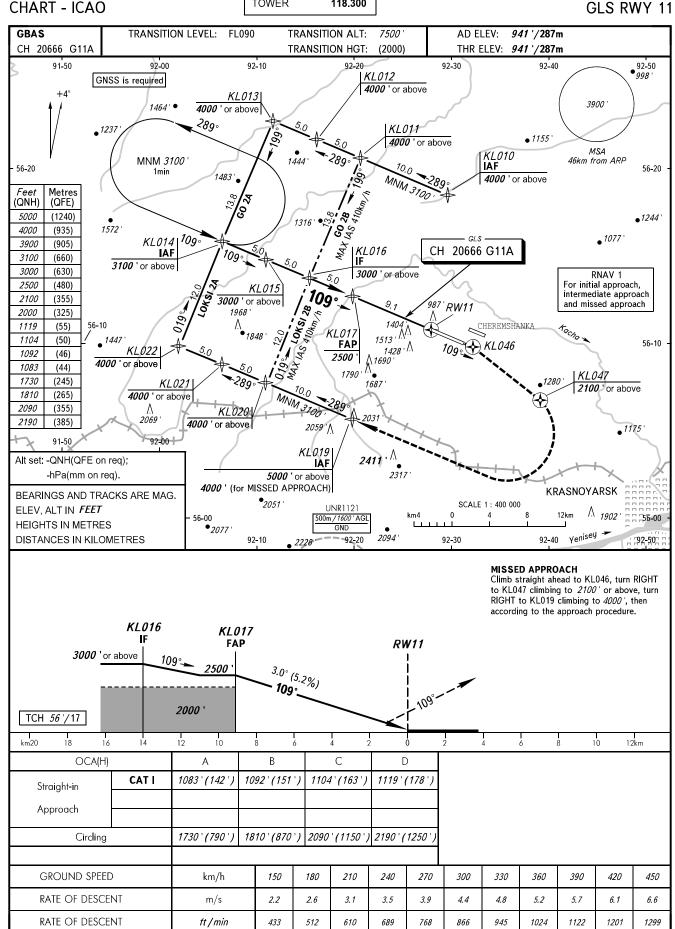


STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL: FL090



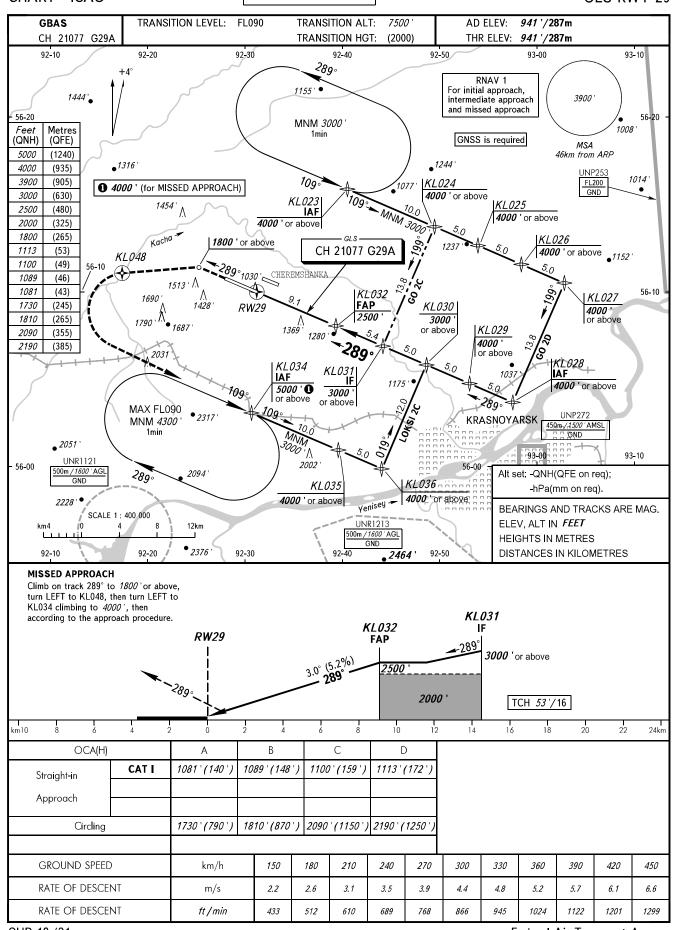
APPROACH 127.700
RADAR 122.000
TOWER 118.300



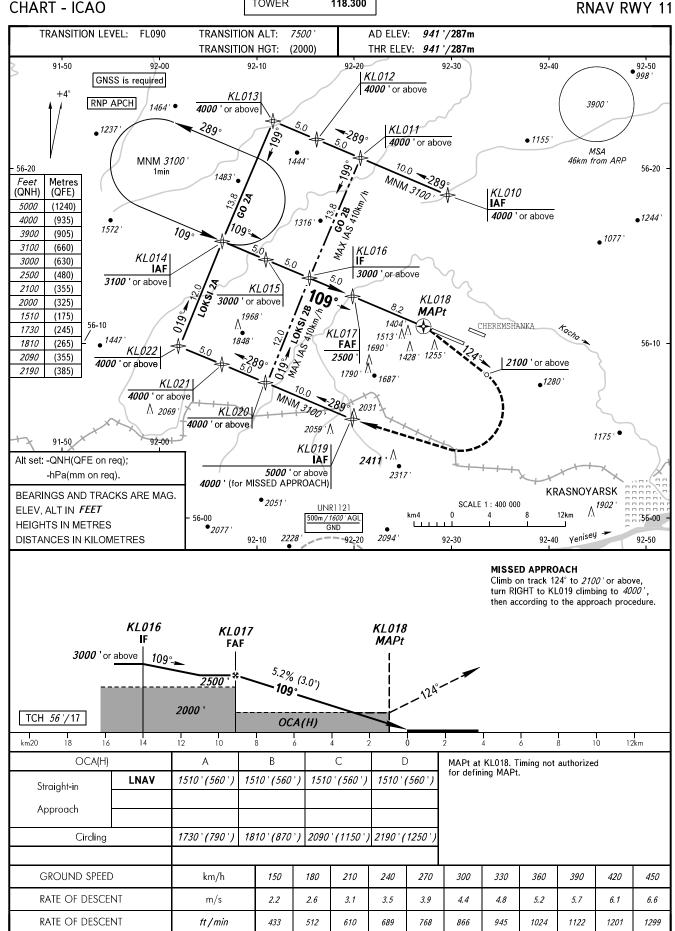
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

APPROACH 127.700 RADAR 122.000 TOWER 118.300

## KRASNOYARSK, RUSSIA KRASNOYARSK GLS RWY 29



APPROACH 127.700
RADAR 122.000
TOWER 118.300



INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

APPROACH 127.700
RADAR 122.000
TOWER 118.300

