

УХПП ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ/Елизово

UHPP PETROPAVLOVSK-KAMCHATSKY/Yelizovo

УХПП      АД 2.1    ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.

UHPP      AD 2.1    AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УХПП      АД 2.2    ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.

UHPP      AD 2.2    AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	531013с. 1582713в. В центре ВПП 16Л/34П 531013N 1582713E In the centre of RWY 16L/34R
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	19 км СЗ г. Петропавловск-Камчатский 19 km NW of Petropavlovsk-Kamchatsky
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	40 м/16.9°С 40 m/16.9°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	7°З (2011) 7°W (2011)
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ГУП «Камчатское авиационное предприятие», Россия, 684005, Камчатский край, г. Елизово, аэропорт SUE "Kamchatskoye Air Transport Enterprise", Airport, Yelizovo, Kamchatsky Krai, 684005, Russia Тел./Tel:    (415 31) 6-24-79, (415 31) 9-97-70 Факс/Fax:    (415 31) 9-97-86 AFS:        УХППКОБЬ/УНРРКОХХ SITA:        РКCAPХН
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП IFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХПП      АД 2.3    ЧАСЫ РАБОТЫ.

UHPP      AD 2.3    OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ:        2000-0500 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI:      2000-0500 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Часы работы АД: 2000–0800 AD operating HR: 2000–0800 2. Тм =    UTC+12час. UTC+12HR

УХПП  
UHPP

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства грузоподъёмностью до 5 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8П. TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/MS-8P.
3.	Средства заправки топливом/ёмкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет. AVBL, without limitation.
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	Мелкий ремонт в АТБ. Minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХПП  
UHPP

АД 2.5    СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.  
AD 2.5    PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта на 50 мест, гостиницы в городе. Airport Hotel for 50 persons, city hotels.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется. AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxi.
4.	Медицинское обслуживание  Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, поликлиника, служба скорой помощи, больницы в г.Елизово и г. Петропавловске-Камчатском Aid post of Airport Terminal, polyclinic, ambulance service, hospitals in Yelizovo and Petropavlovsk-Kamchatsky
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеются AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХПП  
UHPP

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 H24, CAT 8
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	На АД отсутствует аварийный пневмотканевый подъёмник для эвакуации ВС B737, B747, B757, B767, B777, A-310, A-319, A-320, A-321, A-330, Ил-76, Ил-86, Ил-96. В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться указанное средство предоставляется авиакомпанией. Emergency lifting bag for removal of B737, B747, B757, B767, B777, A-310, A-319, A-320, A-321, A-330, Иl-76, Иl-86, Иl-96 ACFT is not AVBL at AD. ACFT air company shall provide mentioned facilities for removal of disabled ACFT.

УХПП  
UHPP

АД 2.7  
AD 2.7

СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.  
SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

УХПП  
UHPP

АД 2.8  
AD 2.8

ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.  
APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Бетон/Concrete, PCN 45/R/B/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY:            A – 21.2 м, бетон/Concrete, PCN 43/R/A/X/T B – 21.5 м, бетон/Concrete, PCN 43/R/A/X/T C – 22.5 м, бетон/Concrete, PCN 43/R/A/X/T D – 22.5 м, бетон/Concrete, PCN 45/R/B/X/T 1, 5, МРД/MAIN TWY – 22.5 м, бетон/Concrete, PCN 43/R/A/X/T 2 – 18.0 м, бетон/Concrete, PCN 19/R/A/X/T 3 – 34.0 м, бетон/Concrete, PCN 19/R/A/X/T 6 – 12.0 м, бетон/Concrete, PCN 35/R/A/X/T 10– 14.0 м, бетон/Concrete, PCN 13/R/A/X/T 11– 12.0 м, бетон/Concrete, PCN 13/R/A/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высоты ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХПП  
UHPP

АД 2.9  
AD 2.9

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет.  Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД.  Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УХПП  
УНПП

АД 2.10    АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.  
AD 2.10    AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	* - маркировано * - marked/LGTD  Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
16L/Подх/АРСН 34R/Взл/ТКОФ	Мачта Mast	39 m *	53 11 12.8N 158 26 37.3E	Рельеф Relief	202 m	53 17 16.5N 158 23 59.8E	
	Мачта Mast	39 m *	53 11 12.8N 158 26 31.3E	Антенна Antenna	118 m *	53 11 23.2N 158 24 09.0E	
	Антенна Antenna	43 m *	53 11 29.9N 158 26 17.3E	Антенна Antenna	74 m *	53 09 59.5N 158 28 17.3E	
	Рельеф Relief	202 m	53 17 16.5N 158 23 59.8E	Труба метал. Metal pipe	68 m *	53 09 53.6N 158 27 54.8E	
	Антенна Antenna	43 m *	53 11 30.6N 158 26 20.3E	Антенна Antenna	278 m *	53 11 04.9N 158 24 02.3E	
	Мет. конструкция Metal construction	40 m *	53 11 29.3N 158 26 19.4E	Антенна Antenna	108 m *	53 12 12.9N 158 24 24.2E	
	Здание ОПРС Building NDB	40m *	53 11 29.8N 158 26 18.7E	Рельеф Relief	2311 m	53 23 44.0N 158 39 14.9E	
	Ферма ант. Antenna truss	43 m *	53 11 30.0N 158 26 19.0E	Рельеф Relief	3456 m	53 19 15.1N 158 42 44.4E	
	Ферма ант. Antenna truss	40m *	53 11 29.2N 158 26 19.6E	Рельеф Relief	2741 m	53 15 17.7N 158 50 10.7E	
34R/Подх/АРСН 16L/Взл/ТКОФ	Антенна БПРМ Antenna LMM	41 m *	53 08 46.9N 158 28 12.2E	Рельеф Relief	2190 m	53 13 34.1N 158 53 14.3E	
	Мачта БПРМ Mast LMM	40 m *	53 08 46.9N 158 28 13.6E	Рельеф Relief	315 m	53 06 52.1N 158 35 11.5E	
	Мачта ДПРМ Mast LOM	41 m *	53 06 50.9N 158 29 34.5E	Антенна Antenna	456 m	53 02 35.6N 158 38 18.2E	
	Антенна Antenna	77 m *	53 08 25.3N 158 28 39.7E	Рельеф Relief	514 m	52 58 24.8N 158 44 19.3E	
	ЛЭП Power line	48 m *	53 07 26.1N 158 29 42.6E	Рельеф Relief	1535 m	53 13 25.7N 158 46 34.3E	
	ЛЭП Power line	47 m *	53 07 22.2N 158 29 26.9E	Рельеф Relief	576 m	52 52 12.8N 158 28 31.2E	
	ЛЭП Power line	58 m *	53 07 17.1N 158 29 47.8E	Рельеф Relief	2173 m	52 42 18.8N 158 16 55.2E	
	ЛЭП Power line	46 m *	53 07 15.5N 158 29 00.1E	Рельеф Relief	1557 m	53 03 36.0N 157 55 16.8E	
	ЛЭП Power line	54 m *	53 07 14.1N 158 29 36.6E	Рельеф Relief	1417 m	53 08 45.1N 158 02 04.8E	
	ЛЭП Power line	53 m *	53 07 11.0N 158 29 25.6E	Рельеф Relief	1236 m	53 07 12.8N 158 11 55.2E	
	ЛЭП Power line	51 m *	53 07 08.0N 158 29 15.0E	Рельеф Relief	1238 m	53 12 04.9N 157 53 11.7E	
	ЛЭП Power line	46 m *	53 07 01.4N 158 28 51.7E	Рельеф Relief	1437 m	53 28 23.4N 158 29 09.8E	

УХПП  
УНПП

АД 2.11  
АД 2.11

ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.  
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Петропавловск-Камчатский/Елизово Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo aeronautical meteorological centre
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМЦ Петропавловск-Камчатский/Елизово 30 часов Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo aeronautical meteorological centre 30 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация. Briefing, personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ. Charts, AD forecast texts. RUS/ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Бланки АВ-11, АВ-5, АВ-5А, карты ветра и температуры по высотам, карты АКП, предупреждение по аэродрому вылета, маршрутам и районам полетов, информация SIGMET, донесений с борта ВС, спутниковая информация ГИС Метео S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , SWH, SWM, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ППМ спутниковой информации об облаках APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Петропавловск-Круг, Старт, РДЦ. Petropavlovsk-Radar, TWR, ACC.
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УХПП  
УНПП

АД 2.12  
АД 2.12

ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.  
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение 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 & 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 APCH RWY
1	2	3	4	5	6
16L	157°24' 164°	3398x60	PCN 40/R/A/X/T Бетон/Concrete	531103.40N 1582637.40E — —	THR 35 m
34R	337°24' 344°	3398x60	PCN 40/R/A/X/T Бетон/Concrete	530921.91N 1582747.71E — —	THR 39.9 m
Уклон ВПП и КПП	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	400x180	3698x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
See AOC type A	нет/NIL	150x180	3698x300	нет/NIL	ПЗ-90.02 coordinate system

УХПП  
UHPP

АД 2.13  
AD 2.13

ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.  
DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (m)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (m)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
16L	3398	3798	3398	3398	нет/NIL
From TWY A	2488	2888	2488	-	нет/NIL
34R	3398	3548	3398	3398	нет/NIL
From TWY 6	2998	3148	2998	-	нет/NIL

УХПП  
UHPP

АД 2.14  
AD 2.14

ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.  
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначе- ние ВПП	Тип, протя- женность и сила света огней приближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничи- тельных огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов	Протя- женность и цвет огней концевой полосы торможе- ния	Примеча- ния
RWY desig- nator	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) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16L	нет NIL	красные red	нет NIL	нет NIL	нет NIL	3398m, 60m 2760m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
34R	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	3398m, 60m 2760m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УХПП  
UHPP

АД 2.15  
AD 2.15

ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.  
OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местополо- жение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет  NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	СМ. карту АД  See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД. Осевых нет Edge: all TWY. Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключе- ния Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 1сек.  Secondary power supply to all lighting at AD/1 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УХПП  
UHPP

АД 2.16  
AD 2.16

ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	На ВПП 16Л/34П напротив РД А – On RWY 16L/34R opposite TWY A –
2.	Превышение TLOF/FATO elevation	36.3 м 36.3m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность, маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 22.5х60 м, железобетон, PCN 40/R/B/X/T, не маркирован Rectangle, 22.5х60 m, Reinforced Concrete, PCN 40/R/B/X/T, not marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	337°24'/344°
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

УХПП  
UHPP

АД 2.17  
AD 2.17

ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Петропавловск – Камчатский диспетчерская зона Petropavlovsk – Kamchatsky CTR 533706N 1580912E – 532848N 1582448E – 531700N 1584642E – 530624N 1590212E – 524600N 1583936E – 525536N 1581400E – 533706N 1580912E Петропавловск – Камчатский диспетчерская зона Petropavlovsk – Kamchatsky CTR 535838N 1583016E – 533818N 1590231E – 532807N 1595710E – 530624N 1600201E – 520000N 1583000E – 521500N 1574800E – 531933N 1573210E – 534748N 1581100E – 535838N 1583016E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Петропавловск – Камчатский диспетчерская зона – от земли до 600м Петропавловск – Камчатский диспетчерская зона – от 600м до FL260 Petropavlovsk – Kamchatsky CTR – GND – 600m AGL Petropavlovsk – Kamchatsky CTR – 600m AGL – FL260
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C. Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Петропавловск-Круг            рус. англ. Petropavlovsk-Krug            RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(2400)m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХПП  
UHPP

АД 2.18  
AD 2.18

СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.  
ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Старт TWR	Петропавловск-Старт Petropavlovsk-Start	118.100	к/с H24	Дополнительно выполняет функции Посадки Additionally serves as Landing
Круг Radar	Петропавловск-Круг Petropavlovsk-Krug	119.400	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Петропавловск-АТИС Petropavlovsk- ATIS	126.800	2000–0800	рус., англ. RUS, ENG
	Петропавловск-Земля Petropavlovsk -Ground	118.900	ПП HS	RUS Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing

УХПП  
UHPP

АД 2.19  
AD 2.19

РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of Supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 34П ИЛС кат 1 (7°3/–) LOC 34R ILS CAT I (7°W/–)	ИПР IPR	110.3	ПП HS	531128.7N 1582619.8E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 34П GP 34R		335.0	ПП HS	530933.0N 1582748.2E		2°40', RDH 15.4 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 34П LOM 34R	ПР PR	535	ПП HS	530650.4N 1582932.7E		344°MAG/5.075 km to RWY 34R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 34П LMM 34R	П P	260	ПП HS	530846.6N 1582812.2E		344°MAG/1.175 km to RWY 34R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРС 16Л NDB 16L	Ы Y	1040	ПП HS	531130.3N 1582618.8E		164°MAG/0.89 km to RWY 16L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
PBC BS		180	1700-1300	531105N 1582402E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
PBC BS		576	1800-1300	531107N 1582449E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system



**УХПП АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.****1. Аэропортовые правила.**

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

Перрон АД Петропавловск-Камчатский/Елизово:

- для размещения ВС используются МС 6, 7, 15, 16, 17 (1, 8 – по согласованию).

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

Прибывающие воздушные суда встречаются спецмашинами сопровождения, в сопровождении которых рулят до указанной стоянки.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер «Петропавловск-Старт» на частоте 118.100 МГц. Без разрешения диспетчера руление и буксировка запрещаются.

Радиосвязь экипажа ВС с лицом, руководящим буксировкой или запуском двигателей ВС (позывной «Петропавловск-Земля»), осуществляется на частоте 118.900 МГц.

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

ВС общего назначения сопровождают спецмашинами сопровождения на места стоянок, выделенных для них МС 6, 7, 15, 16, 17 (1, 8 – по согласованию).

**4. Зона стоянки вертолетов.**

Для размещения вертолетов используются МС 6, 7, 15, 16, 17 (1, 8 – по согласованию).

**5. Перрон. Руление в зимних условиях.**

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны спецмашины сопровождения может быть запрошена через диспетчера Старта.

**6. Ограничения при рулении.**

При выруливании ВС с МС 1 на тяге собственных двигателей, МС 2 должна быть свободна.

Выруливание с МС 8 на тяге собственных двигателей запрещается.

Запуск ВС разрешен на МС, на РД С в 100 м от кромки перрона, вдоль осевой линии перрона при обязательном обеспечении безопасности на МС 1–8.

Руление ВС 1, 2 класса по перрону легких самолетов на тяге собственных двигателей ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС Ан-124-100, B747-400 (ВС индекса 6 с размахом крыла 65 м и более) по РД D и РД С только за машиной сопровождения, на минимальной скорости, строго по оси руления.

Движение ВС Ан-124-100 по перрону осуществляется по разметке зеленого цвета за машиной сопровождения.

РД 2, 3, 6 и ИВПП 16П/34Л для ВС гражданской авиации ЗАКРЫТЫ.

РД 1, 5, 10, 11 и МРД для руления ВС ГА не используются.

**7. Процедуры, применяемые в условиях ограниченной видимости**

Процедуры применяются при RVR 600 м и менее. О начале применения процедур экипажи ВС извещаются по ATIS или органом ОВД фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».

**UHPP AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.****1. Airport regulations.**

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

Apron of Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo AD:

- stands 6, 7, 15, 16, 17 (1, 8 – as agreed) are used for aircraft parking.

**2. Taxiing into and out of stands.**

Arriving aircraft shall be met and escorted by the “Follow-me” vehicles to the designated stand.

“Petropavlovsk-Start” controller shall control the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 118.100MHz. Taxiing and towing without permission of controller are prohibited.

The radio communication of the flight crew with the person supervising towing or engines start-up (call sign “Petropavlovsk-Ground”) shall be carried out on frequency 118.900 MHz.

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

General aviation aircraft shall be escorted by the “Follow-me” vehicles to stands 6, 7, 15, 16, 17 (1, 8 – as agreed) designated for them.

**4. Parking area for helicopters.**

Stands 6, 7, 15, 16, 17 (1, 8 – as agreed) are available for parking of helicopters.

**5. Taxiing during winter conditions.**

The taxi guide lines may not be visible due to snow. Assistance from the “Follow-me” vehicle can be requested via TWR controller.

**6. Taxiing limitations.**

When aircraft are taxiing out of stand 1 under own engines power, stand 2 must be vacant.

Taxiing out of stand 8 under own engines power is prohibited.

Engines start-up is allowed on aircraft stand, on TWY C at 100 m from the apron edge, on apron centre line under mandatory provision of safety on stands 1–8.

Taxiing of class 1, 2 ACFT on the apron for light ACFT under own engines power IS PROHIBITED.

Taxiing of An-124-100, B747-400 (ACFT of index 6 with a wingspan of 65 m or more) along TWY D and TWY C shall be carried out only after the “Follow-me” vehicle, at minimum speed, strictly along TWY centre line.

Movement of An-124-100 ACFT on the apron shall be carried out along green marking after the “Follow-me” vehicle.

TWY 2, 3, 6 and RWY 16R/34L are closed for civil aviation ACFT.

TWY 1, 5, 10, 11 and MAIN TWY are not AVBL for taxiing of civil aviation ACFT.

**7. Low visibility procedures.**

The procedures shall be applied when RVR is 600 m or less. The flight crews shall be informed when LVP are in progress by ATIS or by ATS unit by a phrase: “Low visibility procedures in progress, check your minimum”.

В период действия процедур при ограниченной видимости допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП.

#### 7.1 Прибытие

При условиях, не соответствующих эксплуатационному минимуму аэродрома, посадка производится по решению КВС.

Движение воздушных судов после посадки на ВПП 16Л/34П производится по одной из РД А, В, С, D, назначенной диспетчером СДП.

ВПП 16Л/34П считается свободной, когда ВС по докладу экипажа займет одну из РД А, В, С, D. Экипаж ВС докладывает диспетчеру «Петропавловск-Старт» об освобождении ВПП 16Л/34П, что указывает на освобождение критической зоны ILS. Маршрут руления ВС к МС по РД А, В, С, D определяется диспетчером СДП. **В обязательном порядке используется машина сопровождения.**

О прибытии ВС на МС экипаж ВС докладывает диспетчеру «Петропавловск-Старт», используя следующую фразеологию «Позывной ВС + на МС...».

#### 7.2 Вылет

Маршрут руления по РД А, В, С, D к линии предварительного старта ВПП 16Л/34П определяется диспетчером «Петропавловск-Старт». **В обязательном порядке используется машина сопровождения.** Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера «Петропавловск-Старт» по ожиданию на предварительном старте ВПП 16Л/34П. Ответственность за несанкционированное выруливание на ВПП 16Л/34П, невыдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

В период действия процедур при ограниченной видимости запрещены:

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

При улучшении метеоусловий (при видимости более 600 м) экипажи ВС извещаются по ATIS или органом ОВД фразой: ...«Отмена процедуры в условиях ограниченной видимости».

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

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета, набора высоты и захода на посадку на аэродроме не применяются.

#### Специальные процедуры захода на посадку на ВПП 34П.

При заходе на посадку на ВПП 34П по установленному маршруту от ОПРС Малка в район третьего разворота, пролет рубежа 53 05 41с 158 10 39в выполняется на высоте (2450)м и скорости не более 400км/ч.

До выполнения третьего разворота выпускаются шасси и средства механизации крыла в промежуточное положение. На высоте (400)м на предпосадочной прямой экипаж довыпускает закрылки в посадочное положение и устанавливает скорость конечного этапа захода на посадку.

Not more than one aircraft can be present on TWY or RWY during the period of validity of low visibility procedures.

#### 7.1 Arrival

When conditions do not correspond with the aerodrome operating minima, landing shall be carried out by decision of the pilot-in-command.

Taxiing of aircraft after landing on RWY 16L/34R shall be carried out along one of the taxiways: A, B, C, D assigned by TWR controller.

RWY 16L/34R is considered to be vacant when the aircraft occupies one of the taxiways: A, B, C, D by a flight crew's report. The flight crew shall report Petropavlovsk-Start controller about the vacation of RWY 16L/34R, that indicates to the vacation of ILS critical area. Taxi route of aircraft to the stand along TWY A, B, C, D shall be assigned by TWR controller. **The "Follow-me" vehicle shall be used compulsorily.**

The flight crew shall report Petropavlovsk-Start controller about parking on the stand using the following phraseology "Aircraft callsign + on stand...".

#### 7.2 Departure

Taxi route along TWY A, B, C, D to the runway-holding position of RWY 16L/34R shall be assigned by Petropavlovsk-Start controller. **The "Follow-me" vehicle shall be used compulsorily.** The flight crew should read back all instructions of Petropavlovsk-Start controller on holding on the runway-holding position of RWY 16L/34R. The responsibility for the unsanctioned entry into RWY 16L/34R and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area shall be placed on the flight crew.

The following is prohibited during the period of validity of the low visibility procedures:

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

When meteorological conditions get better (when visibility is more than 600 m), the flight crews shall be informed by ATIS or by ATS unit by a phrase: ... "Cancellation of low visibility procedures".

#### UHPP AD 2.21. NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures during take-off, climbing and approach phases are not applicable at the aerodrome.

#### Special RWY 34R approach procedures.

During approach to RWY 34R along the established route from Malka NDB to the base turn area aircraft shall cross GEO point 53 05 41N 158 10 39E at (2450)m at a speed of not more than 400km/h.

Aircraft shall lower the landing gear and wing devices into intermediate position before executing the base turn. At (400) m on final the crew shall terminate to set the flaps into landing position and adjust the final approach speed.

При заходе на посадку на ВПП 34П через ДПРМ Елизово и ОПРС Халактырка, пролет ОПРС Халактырка выполнить на скорости не более 400 км/ч и высоте (2150)м, выпустить шасси и средства механизации крыла в промежуточное положение. На предпосадочной прямой экипаж довыпускает закрылки в посадочное положение на высоте не ниже (400)м и устанавливает скорость конечного этапа захода на посадку.

**Примечание.**

Довыпуск закрылков в посадочное положение и балансировка самолета должны быть закончены до пролета ДПРМ.

**УХПП АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.****Общие положения.**

Если в соответствии с установленной процедурой не получено специальное разрешение от органа ОВД, полеты в пределах диспетчерской зоны аэродрома осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП).

**Специальные процедуры.****Посадка.**

Исходя из аэронавигационной обстановки (ограничение на использование воздушного пространства и др.), а также из условий минимальных градиентов скороподъемности с учетом рельефа местности предусмотрено три варианта захода на посадку с МПУ 344° на ВПП 34П («АЛЬФА», «BRAVO-1», «BRAVO-2»).

Решение о варианте ухода на второй круг или в зоны ожидания по процедуре «АЛЬФА», «BRAVO-1» или «BRAVO-2» принимается экипажем до начала первого разворота, о чем необходимо проинформировать орган ОВД, и в зависимости от аэронавигационной обстановки выполняется по одному из вариантов, указанных экипажу органом ОВД.

Процедура «АЛЬФА» -базируется на минимальном градиенте 3.3% при уходе на второй круг.

Процедура «BRAVO-1» - базируется на минимальном градиенте 7.5% при уходе на второй круг. Выполняется также при потере радиосвязи непосредственно после взлета.

Процедура «BRAVO-2» используется для ухода в зону ожидания №1.

**Процедуры полетов по ППП в диспетчерской зоне аэродрома.**

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоусловиями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания в диспетчерской зоне аэродрома (над ОПРС Малка, ДПРМ Елизово, ОПРС Халактырка).

During approach to RWY 34R via Yelizovo LOM and Khalaktyrka NDB the aircraft shall cross Khalaktyrka NDB at a speed of not more than 400 km/h at (2150) m, lower the landing gear and wing devices into intermediate position. On final the crew shall terminate to set the flaps into landing position at not below (400) m and adjust the final approach speed.

**Note:**

Setting the flaps into landing position and aircraft trim shall be completed before LOM crossing.

**UHPP AD 2.22. FLIGHT PROCEDURES.****General provisions.**

If in accordance with the established procedure a special permission from ATS unit has not been obtained, flights within CTR shall be conducted in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

**Special procedures.****Landing.**

Depending on air navigation conditions (restrictions of airspace usage and others) as well as minimum climb gradient taking into account terrain peculiarities three STAR procedures for landing on RWY 34R heading 344°MAG («ALPHA», «BRAVO-1», «BRAVO-2») are envisaged.

The decision to carry out missed approach or proceed to the holding area according to procedures «ALPHA», «BRAVO-1» or «BRAVO-2» shall be made by the crew before turn on crosswind leg commencement with reporting it to ATS unit and, depending on air navigation conditions shall be carried out, according to the procedure indicated by ATS unit.

Procedure «ALPHA» is based on the minimum climb gradient of 3.3% during missed approach.

Procedure «BRAVO-1» is based on the minimum climb gradient of 7.5% during missed approach. It is also carried out in case of radio-communication failure immediately after take-off.

Procedure «BRAVO-2» shall be used for proceeding to the holding area NR 1.

**IFR flight procedures within CTR.**

IFR flights shall be conducted at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation maintaining the established intervals. The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

When it deemed necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas in CTR (over Malka NDB, Yelizovo LOM, Khalaktyrka NDB).

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП в горной местности не осуществляется, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП.

#### **Радиолокационные процедуры в диспетчерской зоне аэродрома.**

Радиолокационное наведение в диспетчерской зоне аэродрома выполняется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В диспетчерской зоне аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ОРЛ-Т, ОРЛ-А.

#### **Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.**

При заходе на посадку по NDB, ILS с контролем по ОРЛ-А, диспетчер органа ОВД контролирует движение ВС с удаления 14 км от порога ВПП до пролета ДПРМ или до удаления 5 км от порога ВПП, информируя экипаж о стороне уклонения от оси ВПП (левее, правее) и об удалении от порога ВПП.

#### **Заход на посадку с помощью и посадочных радиолокаторов (РСР).**

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью обзорной РЛС и посадочных радиолокаторов не применяются.

#### **Потеря (отказ) радиосвязи.**

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.5 настоящего AIP.

При потере радиосвязи после входа в диспетчерскую зону аэродрома Петропавловск-Камчатский экипаж (пилот) продолжает полет в направлении ДПРМ на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД. После пролета ДПРМ не ранее расчетного времени прибытия, производится заход на посадку и посадка на аэродроме, при этом посадка должна быть произведена не позднее чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При необходимости, по решению командира, воздушное судно может следовать без радиосвязи по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета, на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200)м связь с Петропавловск-Круг не установлена) экипаж воздушного судна продолжает набор высоты и выполняет полет по схеме захода на посадку в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Петропавловск-Камчатский/Елизово или следует на запасной аэродром (Анадырь, Магадан, Хабаровск, Южно-Сахалинск) на эшелоне FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

A change from IFR flights to VFR flights shall not be executed in the mountainous area. It is prohibited for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flights.

#### **Radar procedures within CTR.**

Radar vectoring in CTR shall be executed by ATS unit which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the controllers of ATS units give instructions to the crews to reach definite flight levels (heights) and also set courses for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights in CTR is provided by RSR, TAR.

#### **Surveillance radar approach (SRA).**

During NDB, ILS approach under TAR control the controller of ATS unit shall control the aircraft movement starting at distance of 14 km from RWY THR until crossing LOM or until a distance of 5 km from RWY THR informing the crew about the side of deviation from the runway centre line (left, right) and about the distance from RWY THR.

#### **Precision approach radar (PAR) approach.**

PAR approach procedures are not applicable.

#### **Radio communication failure.**

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 of the present AIP.

In case of radio communication failure after entry into Petropavlovsk-Kamchatsky CTR the crew (pilot) shall continue the flight towards LOM at last flight level assigned by ATC controller. After LOM crossing not earlier than the estimated time of arrival (ETA) approach and landing shall be carried out at the aerodrome provided that the landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.

If deemed necessary, by the pilot-in-command's decision, aircraft may proceed without radio communication along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan at one of flight levels FL140, FL150 or FL240, FL250 established for flights without radio communication depending on flight direction.

In case of radio communication failure after take-off (if at (200) m communication with Petropavlovsk-Krug is not established) the crew shall continue climbing and carry out the flight according to the approach pattern and land at Petropavlovsk-Kamchatsky/Yelizovo aerodrome depending on meteorological conditions and landing weight or proceed to the alternate aerodrome (Anadyr, Magadan, Khabarovsk, Yuzhno-Sakhalinsk) at flight level FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on flight direction.

Если по каким-либо причинам командир воздушного судна не может сразу произвести посадку на аэродроме Петропавловск-Камчатский (не позволяет посадочный вес, метеоусловия), то он должен выполнять после пролета ДПРМ выход в зону на ОПРС Халактырка на эшелоне FL110 и произвести полет в зоне в течение 10 минут. После этого осуществляется выход из зоны ожидания и посадка на аэродроме Петропавловск-Камчатский или уход на запасной аэродром.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне) в коридор выхода и после пролета коридора выхода набрать назначенный эшелон (в соответствии с FPL, RPL).

#### **Процедуры полетов по ПВП в диспетчерской зоне аэродрома.**

Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерской зоны аэродрома Петропавловск-Камчатский/Елизово не применяются за исключением случаев, когда на полет по ПВП получено специальное разрешение компетентных органов России, а при полетах в особых обстоятельствах, угрожающих жизни людей - разрешение органов ОВД России.

#### **УХПП АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

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

Район аэродрома характеризуется большим скоплением птиц: вороны, сороки, лебеди, орланы, кулики, голуби. Основные скопления птиц - (вороны чайки) собираются постоянно в 9 км юго-восточнее аэродрома на звероферме, и в 6 км севернее аэродрома. Лебеди - на озерах 10-15 км северо-восточнее аэродрома, у подножья сопки Корякская.

Перелеты птиц с юго-востока на северо-запад от зверофермы в район г. Елизово и обратно происходят в любое время дня, вдоль дороги на малых высотах до 50-100 м с пересечением посадочного курса в районе ДПРМ 535 ПР. Массовые перелеты наблюдаются чаще зимой, когда замерзает бухта, чайки летят в поисках корма этим же путем. Отдельные вороны перелетают через ВПП и летят вдоль ВПП. Лебеди пролетают через аэродром в непосредственной близости на малой (50-70)м высоте с северо-востока на юго-запад в 25 км от аэродрома в сторону теплых озер.

Периоды с августа по ноябрь, с апреля по июнь являются периодами сезонных миграций птиц, летающих в основном по побережью полуострова, вдоль русел крупных рек Авача, Плотнокова, находящихся западнее аэродрома. Высоты перелета птиц могут быть до 4000 м, а в среднем до 2000м, весной направление полета - с юга на север, а осенью - с севера на юг.

Оповещение экипажей ВС об орнитологической обстановке в районе аэродрома производится только в случае обнаружения птиц на аэродроме или в секторе взлета и посадки ВС. При этом ВС оповещаются: перед взлетом - диспетчером СДП; при заходе на посадку - диспетчером ДПК или СДП. Экипажу сообщается следующая информация:

- место обнаружения птиц;
- направления полета птиц (при возможности).

Экипажи, заметившие во время полета скопления птиц, представляющие опасность для полетов, немедленно передают информацию соответствующему диспетчеру.

If for any reasons the pilot-in-command cannot immediately carry out landing at Petropavlovsk-Kamchatsky aerodrome (due to landing weight or meteorological conditions) aircraft shall proceed after LOM crossing to the holding area over Khalaktyrka NDB at flight level FL110 and hold there for 10 minutes. After that the aircraft shall leave the holding area and land at Petropavlovsk-Kamchatsky aerodrome or proceed to the alternate aerodrome.

In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude) the pilot-in-command shall proceed to exit corridor at last assigned by the controller altitude (flight level) and after passing the exit corridor climb to the assigned flight level (according to FPL, RPL).

#### **VFR flight procedures within CTR.**

VFR flight procedures within CTR are not applicable except cases when special permission of the authorized competent units of Russia for VFR flight has been obtained, and for flights under special circumstances threatening people's life - a permission of ATS units of Russia.

#### **UHPP AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.**

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

The aerodrome area is characterized by a large concentration of birds: crows, magpies, swans, sea eagles, sandpipers, pigeons. The main concentrations of birds (crows, sea gulls) are observed permanently at 9 km South-East of the aerodrome on the fur farm and at 6 km North of the aerodrome. The swans gather on the lakes at 10-15 km North-East of the aerodrome at the foot of the Koryakskaya Sopka (volcano).

Bird migrations from the South-East to the North-West from the fur farm to Yelizovo town area and vice versa take place in any time of the day, along the road at low heights up to 50-100 m, crossing the landing heading in the vicinity of LOM PR 535. Mass migrations are observed more often in winter when the bay is frozen over, the sea gulls fly the same way in search of feed. Separate crows cross the runway and fly along the runway. The swans fly over the aerodrome in immediate proximity at low height (50-70) m from the North-East to the South-West at 25 km from the aerodrome towards warm lakes.

Periods from August to November, from April to June are the periods of seasonal migrations of birds flying mainly along the coast of the peninsula, along the beds of large rivers the Avacha, the Plotnikova located West of the aerodrome. The heights of birds migrations may be up to 4000 m, and on average, up to 2000 m, the direction of flight in spring is from the South to the North and in autumn - from the North to the South.

The crews of aircraft shall be informed about the ornithological situation in the vicinity of the aerodrome only in case of detection of birds at the aerodrome or in the sector of take-off and landing. In this case the aircraft shall be informed before take-off - by TWR controller; during approach - by Krug or TWR controller. The crew shall be informed on following:

- the location of birds detection;
- the direction of birds flying (if possible).

The crews noticed during the flight the concentration of birds presenting hazard to flights shall immediately inform the appropriate controller.

При получении от диспетчера службы движения сообщений о наличии по курсу взлета или посадки птиц, экипаж ВС принимает меры по уменьшению вероятности и опасности столкновения с ними. например:

- повышает внимание при осмотре воздушного пространства и в случае обнаружения по курсу полета стаи птиц, облетает их стороной или пролетает над ними, а при заходе на посадку - уходит на второй круг;
- включает посадочные фары;
- включает обогрев стекол пилотской кабины;
- внимательно следит за параметрами работы двигателей.

Меры по рассеиванию птиц от аэродрома осуществляется одним из способов:

- выстрелами из ракетниц и ружей;
- установкой отпугивающих предметов.

Экипажи, заметившие во время полета скопления птиц, представляющие опасность для полетов, немедленно передают информацию соответствующему диспетчеру.

При получении от диспетчера службы движения сообщений о наличии по курсу взлета или посадки птиц, экипаж ВС принимает меры по уменьшению вероятности и опасности столкновения с ними. например:

- повышает внимание при осмотре воздушного пространства и в случае обнаружения по курсу полета стаи птиц, облетает их стороной или пролетает над ними, а при заходе на посадку - уходит на второй круг;
- включает посадочные фары;
- включает обогрев стекол пилотской кабины;
- внимательно следит за параметрами работы двигателей.

Меры по рассеиванию птиц от аэродрома осуществляется одним из способов:

- выстрелами из ракетниц и ружей;
- установкой отпугивающих предметов.

On getting from the ATC controller the information about the presence of birds on the take-off or landing headings, the crew shall take measures to reduce the probability and hazard of collision with them, for example:

- keep a good look-out for the airspace and in case of detection of flocks of birds on flight course - fly around or over them, and during approach-to-land - carry out missed approach;
- switch on landing lights;
- switch on heating of cockpit's windows;
- monitor attentively the parameters of engines work.

The measures on dissipation of birds are taken by one of the ways:

- by shooting from signal pistols and guns;
- by installation of deterrent objects.

The crews noticed during the flight the concentration of birds presenting hazard to flights shall immediately inform the appropriate controller.

On getting from the ATC controller the information about the presence of birds on the take-off or landing headings, the crew shall take measures to reduce the probability and hazard of collision with them, for example:

- keep a good look-out for the airspace and in case of detection of flocks of birds on flight course - fly around or over them, and during approach-to-land - carry out missed approach;
- switch on landing lights;
- switch on heating of cockpit's windows;
- monitor attentively the parameters of engines work.

The measures on dissipation of birds are taken by one of the ways:

- by shooting from signal pistols and guns;
- by installation of deterrent objects.