

УХСС ЮЖНО-САХАЛИНСК/
Хомутово
UHSS YUZHNO-SAKHALINSK/
Khomutovo

УХСС АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UHSS AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УХСС АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UHSS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	465319с 1424303в. 012°/2060 м от порога ВПП 01 465319N 1424303E. 012°/2060 m from THR 01
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	5 км Ю г. Южно-Сахалинск. 5 km S of Yuzhno-Sakhalinsk.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	18.0 м/15°С 18.0 m/15°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	11°З/(2011)/+0.1' 11°W/(2011)/+0.1'
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ФГУП «Аэропорт Южно-Сахалинск», Россия, 693015, Сахалинская обл., г. Южно-Сахалинск, аэропорт FSUE "Yuzhno-Sakhalinsk Airport", Airport, Yuzhno-Sakhalinsk, Sakhalinskaya Oblast, 693015, Russia Тел./Tel.: (4242) 424-887, 788-311, 788-319 Факс/Fax: (4242) 788-385, 788-525 AFS: УХССАПДУ/UHSSAPDU E-mail: ysa@airportus.ru
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХСС АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UHSS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 2200–0630 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 2200–0630 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	2000-1100
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	2000-1100
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	2000-1100
9.	Обслуживание Handling	2000-1100
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	2000-1100
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: AD OPR HR: 2000–0230, 0400–1100 АД обеспечивает запасным без обслуживания ВС на вылет: AD is AVBL as ALTN without ACFT service for departure: 1100–2000 2. Тм=UTC+11час. LT=UTC+11HR

УХССАД 2.4СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.

UHSSAD 2.4HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 7 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/емкость 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

УХССАД 2.5СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.

UHSSAD 2.5PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта, гостиница в городе. Airport Hotel, city hotel.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется бар Bar AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комнаты отдыха, поликлиника, служба скорой помощи, больницы в г. Южно-Сахалинске Aid post at Airport Terminal, rest rooms, polyclinic, ambulance service, hospitals in Yuzhno-Sakhalinsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В г. Южно-Сахалинске In Yuzhno-Sakhalinsk
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХССАД 2.6АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.

UHSSAD 2.6RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	Ежедневно 2000-0800, аэродром обеспечивает 8 категорию по противопожарному обслуживанию. В остальное время суток аэродром обеспечивает 7 категорию по противопожарному обслуживанию. AD provides CAT 8 for fire fighting daily between 2000-0800. Outside these hours AD provides CAT 7.
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	Средства для эвакуации ВС B727, B737, B757, B767, A-319, A-320, A-321, DHC-8 на аэродроме отсутствуют. В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться указанные средства предоставляются авиакомпанией. The facilities for removal of B727, B737, B757, B767, A-319, A-320, A-321, DHC-8 ACFT are not AVBL at AD. The mentioned facilities shall be provided by the airline for removal of disabled ACFT.

УХСС
UHSS

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.

УХСС
UHSS

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	Standards: 1–4 – PCN 43/R/A/X/T (Summer), PCN 49/R/A/X/T (Winter) 5–17 – PCN 33/R/A/X/T 18 – PCN 32/R/A/X/T 22, 23 – PCN 86/R/A/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: 1 – 20m, (с отстоями 38 м/with shoulders 38 m), бетон/Concrete, PCN 62/R/A/X/T 2 – 21m, (с отстоями 39 м/with shoulders 39 m), бетон/Concrete, PCN 43/R/A/X/T D – 22.5m, (с отстоями 44 м / with shoulders 44 m), PCN 87/R/A/X/T (от ВПП до 60м / up to DIST 60m from RWY), PCN 75/R/A/X/T (от 60м до сопряжения с перроном/from DIST 60m up to junction with APN) Route G, F – бетон/Concrete, PCN 33/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

УХСС
UHSS

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 стоянку 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 signs 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	На РД 1, 2 On TWY 1, 2
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УХСС
UHSS

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	
01/Подх/АРСН 19/Взл/ТКОФ	Антенна ГРМ Antenna GP	30 m *	465222.6N 1424253.6E	Рельеф Relief	682 m	471549.0N 1425714.5E	
	Антенна ДПРМ Antenna LOM	31 m *	465002.1N 1424255.9E	Вершина Peak	655 m	471453.3N 1422155.5E	* - маркировано * - marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
	Антенна ДПРМ Antenna LOM	31 m	465001.1N 1424254.3E	Рельеф Relief	242 m	471452.6N 1423237.3E	
	Опора ЛЭП Electric pole	30 m	464610.8N 1424253.1E	Рельеф Relief	751 m	471256.1N 1422515.3E	
	Опора ЛЭП Electric pole	30 m	464608.9N 1424242.6E	Рельеф Relief	768 m	471038.8N 1425915.2E	
	Опора ЛЭП Electric pole	29 m	464605.0N 1424222.0E	Вершина Peak	691 m	471032.1N 1425745.5E	
	Мачта Mast	71 m *	464534.1N 1424415.1E	Рельеф Relief	806 m	470937.9N 1422641.3E	
19/Подх/АРСН 01/Взл/ТКОФ	Опора ЛЭП Electric pole	72 m	470024.8N 1424314.5E	Рельеф Relief	492 m	470933.6N 1423929.6E	
	Труба Chimney	216 m *	465954.8N 1424431.9E	Рельеф Relief	918 m	470920.4N 1425228.6E	
	Элеватор Grain Elevator	100 m *	465935.5N 1424355.4E	Рельеф Relief	813 m	470610.1N 1425811.8E	
	Труба Chimney	86 m *	465851.8N 1424335.9E	Рельеф Relief	898 m	470548.0N 1425220.4E	
	Подъемный кран Lifting crane	97 m *	465845.7N 1424359.4E	Рельеф Relief	1056 m	470412.7N 1425236.3E	
	Труба Chimney	93 m *	465814.1N 1424356.5E	Рельеф Relief	494 m	470235.0N 1424711.5E	
	Антенна Antenna	97 m *	465813.0N 1424401.1E	Рельеф Relief	1069 m	470123.3N 1425228.8E	
	Труба Chimney	95 m *	465812.6N 1424356.2E	Труба ТЭЦ Chimney	216 m *	465954.8N 1424431.9E	
	Антенна Antenna	78 m *	465811.6N 1424401.7E	Рельеф Relief	974 m	465943.9N 1425010.2E	
	Труба Chimney	93 m *	465810.8N 1424355.0E	Рельеф Relief	976 m	465916.9N 1425120.0E	
	Опора ЛЭП Electric pole	55 m	465644.0N 1424231.1E	Рельеф Relief	722 m	465823.6N 1422855.6E	
	Антенна ДПРМ Antenna LOM	44 m *	465611.9N 1424305.5E	Рельеф Relief	725 m	465711.3N 1424938.4E	
	Антенна ДПРМ Antenna LOM	45 m *	465611.8N 1424309.0E	Рельеф Relief	557 m	465612.3N 1422525.2E	
	Опора ЛЭП Electric pole	47 m	465602.9N 1424253.5E	Рельеф Relief	564 m	465528.9N 1424734.7E	
	Антенна БПРМ Antenna LMM	26 m *	465437.7N 1424303.6E	Антенна Antenna	53 m *	465516.7N 1424336.4E	
	Антенна БПРМ Antenna LMM	26 m *	465437.6N 1424306.3E	Рельеф Relief	387 m	465508.5N 1424649.6E	
				Рельеф Relief	970 m	465512.9N 1425302.8E	
				Рельеф Relief	605 m	465506.9N 1422923.6E	
				Рельеф Relief	547 m	465503.6N 1424732.4E	
				Рельеф Relief	578 m	465455.0N 1424743.3E	
				Вершина Peak	563 m	465449.6N 1421045.1E	
				Рельеф Relief	1050 m	465444.1N 1425423.3E	
				Рельеф Relief	1042 m	465428.6N 1425535.1E	

1	2			3
	Рельеф	780 m	4653 59.7N	* - маркировано * - marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
	Relief		14251 03.6E	
	Рельеф	442 m	46 53 53.6N	
	Relief		142 25 56.3E	
	Рельеф	584 m	46 53 46.8N	
	Relief		142 10 44.4E	
	Рельеф	392 m	46 53 06.9N	
	Relief		142 14 31.3E	
	Рельеф	512 m	46 52 57.3N	
	Relief		142 06 16.2E	
	Здание	40 m *	46 52 59.9N	
	Building		142 43 21.3E	
	Рельеф	584 m	46 52 40.9N	
	Relief		142 54 07.7E	
	Рельеф	566 m	46 52 30.6N	
	Relief		142 57 30.1E	
	Дерево	422 m	46 51 39.1N	
	Tree		142 24 03.5E	
	Рельеф	469 m	46 47 52.1N	
	Relief		142 04 43.9E	
	Ретранслятор	161 m	46 38 02.7N	
	Retransmitter		142 46 25.6E	
	Рельеф	533 m	46 37 19.1N	
	Relief		142 16 28.5E	

УХСС
UHSS

АД 2.11
AD 2.11

ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Южно-Сахалинск Yuzhno-Sakhalinsk aeronautical meteorological centre +7(4242) 788094, 788314, 788313
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 Южно-Сахалинск 30 часов Yuzhno-Sakhalinsk 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, русский Charts, AD forecasts texts, RUS
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 S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ПРМ спутниковой информации об облаках, МРЛ APT, WXR
7.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Южно-Сахалинск Круг, РДЦ Yuzhno-Sakhalinsk TWR, ACC
8.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УХССАД 2.12ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.

UHSSAD 2.12RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы тор- можения	Координаты порога ВПП, конца ВПП Волна геоида порога ВПП	Превышение поро- гов 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 coordi- nates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
01	00°57'23" 12°	3401x45	PCN 43/R/A/X/T (Summer 21 APR–19 NOV) PCN 49/R/A/X/T (Winter (20 NOV–20 APR) Reinforced Concrete	465212.70N 1424301.41E – –	THR 13.5 m
19	180°57'25" 192°	3401x45		465402.83N 1424304.10E – –	THR 15.2 m
Уклон ВПП и КПТ	Размеры концевой полосы тормо- жения (м)	Размеры полос, свободных от пре- пятствий (м)	Размеры летной поло- сы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY -SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3700x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3700x300	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system

УХСС АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UHSS АД 2.13 DECLARED DISTANCES.

ВПП RWY	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ DECLARED DISTANCES	РДР (м) TORA (m)	РДВ (м) TODA (m)	РДПВ (м) ASDA (m)	РПД (м) LDA (m)	Примечания Remarks
01	Полная ВПП Full RWY	3401	3551	3401	3401	нет/NIL
	От кармана № 3 From turn pad NR 3	2600	2750	2600	—	- « « -
	От пересечения с РД 1 From TWY 1	2350	2500	2350	—	- « « -
	От пересечения с РД 2 From TWY 2	1450	1600	1450	—	- « « -
	От пересечения с РД D From TWY D	1010	1160	1010	—	- « « -
19	Полная ВПП Full RWY	3401	3551	3401	3401	нет/NIL
	От пересечения с РД 1 From TWY 1	950	1100	950	—	- « « -
	От пересечения с РД 2 From TWY 2	1850	2000	1850	—	- « « -
	От кармана № 2 From turn pad NR 2	2800	2950	2800	—	- « « -
	От пересечения с РД D From TWY D	2290	2440	2290	—	- « « -

УХСС АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UHSS АД 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ, LGT LEN			RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (m) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
01	SALS, 900m LIL	зеленые green —	нет NIL	нет NIL	нет NIL	3401m, 60m 2801m white last 600 m yellow	красные red —	нет NIL	нет NIL
19	SALS, 900m LIL	зеленые green —	PAPI left 3°00'	нет NIL	нет NIL	3401m, 60m 2801m white last 600 m yellow	красные red —	нет NIL	нет NIL

УХСС АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UHSS АД 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

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

УХССАД 2.16ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ

UHSSAD 2.16HELICOPTER LANDING AREA

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	На ВПП между РД 1 и РД 2. Вертолетные площадки В1, В2 On RWY between TWY 1 and TWY 2, Helipads В1, В2
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	18 м 18 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	На ВПП – прямоугольник 45х900м, бетон В1 – прямоугольник 40х30м, В2 – прямоугольник 30х30м On RWY – rectangle 45х900m, Concrete В1 – rectangle 40х30м, В2 – rectangle 30х30м.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	01°/12°
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	В пределах А=020°-185° установлен ограничительный сектор, выход за который при взлёте/посадке запрещён. The limiting sector is established within AZM 020°-185° beyond which it is not allowed to fly during take-off and landing.

УХССАД 2.17ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.

UHSSAD 2.17AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Южно-Сахалинск/Хомутово диспетчерская зона: Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo CTR: 47 10 00N 142 59 36E – 46 26 30N 142 59 36E – 46 26 30N 142 20 12E – 46 42 36N 142 31 48E – 46 59 00N 142 38 05E – 47 10 30N 142 31 24E – 47 10 00N 142 59 36E Южно-Сахалинск/Хомутово диспетчерский район: Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo CTA: 47 00 00N 143 37 18E – далее по дуге окружности радиусом 70км с центром / then by arc of a circle radius of 70km centred at 46 53 19N 142 43 03E до / to 46 18 42N 143 05 00E – далее по государственной границе до / then along the state border to 46 16 09N 142 33 07E – далее по дуге окружности радиусом 70км с центром / then by arc of a circle radius of 70km centred at 46 53 19N 142 43 03E до /to 47 25 12N 143 12 42E – далее по гос. границе до / then along the state border to 47 00 00N 143 37 18E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Южно-Сахалинск/Хомутово диспетчерская зона – от земли до 3050м AMSL Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo CTR – GND – 3050m AMSL Южно-Сахалинск/Хомутово диспетчерский район: Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo CTA – 346°–028°: 900m AMSL – FL 140 028 –166°: 1350m AMSL – FL 140 166°–229°: 400m AGL – FL 140 229°–346°: 1050m AMSL – FL 140 (Азимуты магнитные от КТА 46 53 19N 142 43 03E/MAG AZM from ARP 46 53 19N 142 43 03E)
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Южно-Сахалинск-Подход рус., англ. Yuzhno-Sakhalinsk –Approach RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(1600) м (1600) m
6.	Примечания Remarks	Координаты опубликованы в системе координат ПЗ-90.02 The coordinates are published in PZ-90.02 coordinate system

УХСС АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UHSS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы	Позывной	Частота	Часы работы	Примечания
Service designation	Call sign	Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
Посадочный дис- петчерский пункт TWR	Южно-Сахалинск–Круг Yuzhno-Sakhalinsk–Radar	120.600	к/с H24	Вып. функции Руления, По- садки, Подхода Serves as Taxiing, Tower, Approach
Стартовый дис- петчерский пункт TWR	Южно-Сахалинск–Старт Yuzhno-Sakhalinsk–Tower	120.600	к/с H24	
Перрон Apron	Южно-Сахалинск–Перрон Yuzhno-Sakhalinsk–Apron	119.000		Связь с наземным техни- ческим персоналом при бук- сировке и запуске русск./англ. Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing RUS/ENG
АТИС ATIS	Южно-Сахалинск–АТИС Yuzhno-Sakhalinsk–ATIS	126.200	к/с H24	RUS, ENG

УХСС АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UHSS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное скло- нение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmit- ting antenna coordinates	Elevation of DME transmit- ting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 01 ИЛС (11°3/2011) LOC 01 ILS (11°W/2011)	ИСЛ ISL	 109.5	ПП HS	 46 54 23.2N 142 43 04.6E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 01 GP 01		332.6	ПП HS	46 52 22.6N 142 42 53.6E		2°40', RDH 14.1 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 01 LOM 01	СЛ SL	505	ПП HS	46 50 01.8N 142 42 55.1E		192°MAG/4.05 km to RWY 01 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 01 LMM 01	С S	645	ПП HS	46 51 36.3N 142 43 00.5E		192°MAG/1.125 km to RWY 01 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 19 ИЛС (11°3/2011) LOC 19 ILS (11°W/2011)	ИПИ IPI	 111.7	ПП HS	 46 51 57.1N 142 43 01.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 19 GP 19		333.5	ПП HS	46 53 53.0N 142 42 57.2E		3°00', RDH 16.2 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 19 DME 19	ИПИ IPI	111.7 CH 54X	ПП HS	46 53 53.0N 142 42 57.3E	20.7m	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 19 LOM 19	ПИ PI	505	ПП HS	46 56 12.1N 142 43 07.2E		012°MAG/3.972 km to RWY 19 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 19 LMM 19	П P	645	ПП HS	46 54 37.7N 142 43 04.8E		012°MAG/1.067 km to RWY 19 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХСС АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**Аэропортовые правила**

Вводятся процедуры, применяемые в условиях ограниченной видимости (при видимости на ВПП 600м или менее). Экипажи будут извещены органом ОВД фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости. Проверьте ваш минимум».

Маршрут руления ВС к линии предварительного старта (по РД 1, 2, D) определяется диспетчером. Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера. Ответственность за несанкционированное выруливание на ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления возлагается на экипаж ВС.

В период действия процедур при ограниченной видимости запрещаются:

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

При видимости менее 400м ВС буксируется на предварительный старт.

Движение (буксировка, руление) с (на) МС 5–7, 17–18 осуществляется с разрешения диспетчера по маркировочной разметке в соответствии с установленной на аэродроме схемой руления.

Движение (буксировка, руление) по перрону с (на) МС 1–4, 17–18, точек запуска 2, 3 осуществляется с разрешения диспетчера по маркировочной разметке в соответствии с установленной на аэродроме схемой руления.

Движение (только буксировка) с (на) МС 9–16 осуществляется с разрешения диспетчера.

Визуальные сигналы типа «АГНИС» не применяются.

Девиационных площадок нет.

Особенности движения ВС

1. Площадь маневрирования на аэродроме Южно-Сахалинск/Хомутово включает в себя ВПП, РД 1, РД 2, РД D, РД 3. Маршруты руления ВС (MP F, MP G) расположены на схеме параллельно ВПП. MP F от РД 2 до РД 1.

2. Точки запуска авиадвигателей (Тз.) ВС расположены в районе РД 1, 2, D, на перроне и обозначены (от Тз. 1 до Тз. 9). В Тз. 3 разрешен запуск ВС, кроме Ту-154, Ту-204, Ту-214, Ил-62, А-330-200, А-330-300, Ил-96-300, В767-200, В767-300. В Тз. 2 запрещен запуск двигателей ВС типов Ил-96-300, Ил-76, Ил-86, В767-200, В767-300, В777-200, А-310-200, А-310-300, А-330-200, А-330-300. В Тз. 4 запрещен запуск двигателей ВС типов Ил-96-300, Ил-76, Ил-86, В767-200, В767-300, В777-200, А-310-200, А-310-300, А-330-200, А-330-300. Буксировка ВС типов Ил-96-300, Ил-76, В777-200, А-330-200, А-330-300 через Тз. 4 запрещается при занятой МС 4.

3. Разрешается движение по MP F на (с) РД D ВС типа Ил-62, В767-200, В767-300, Ту-204, Ту-214, Ту-154, Ту-134, А-319, А-320, А-321 и классом ниже на тяге собственных двигателей.

4. Заруливание на МС 1 ВС в положение «носом на юг» производится с РД D через свободную МС 22 или с РД 2 по MP F через свободную МС 22. Заруливание на МС 1 с РД 2 в положение «носом на север» производится левым разворотом. Заруливание на МС 1 с РД D в положение «носом на север» производится по MP F.

5. Выруливание с МС 1 ВС из положения «носом на север» производится через свободную МС 22 на РД D. Выруливание с МС 1 ВС из положения «носом на юг» производится правым разворотом на РД 2 или по MP F на РД D при свободной МС 22. Движение с МС 1

UHSS AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.**Airport regulations**

Low visibility procedures (LVP) shall be implemented (when RVR is 600m or less). The flight crews will be notified by ATS unit by the phrase: "Low visibility procedures are in progress. Check your minima".

The taxi route to the runway-holding position (along TWY 1, 2, D) shall be assigned by the controller. The flight crew should read back all the instructions of the controller. The responsibility for the unsanctioned incursion onto the runway and non-adherence to the assigned taxi routes shall be placed on the flight crew.

During the operation of LVP the following is prohibited:

- take-off not from the runway beginning,
- take-off without stopping at the line-up position.

When visibility is less than 400 m, the aircraft shall be towed to the runway-holding position.

Movement (towing, taxiing) of aircraft into/out of stands 5-7, 17-18 shall be carried out by controller's permission along the marking in accordance with the taxi pattern established at the aerodrome.

Movement (towing, taxiing) of aircraft on the apron into/out of stands 1-4, 17-18, start-up points 2, 3 shall be carried out by controller's permission along the marking in accordance with the taxi pattern established at the aerodrome.

Movement (only towing) of aircraft into/out of stands 9-16 shall be carried out by controller's permission.

Visual signals of AGNIS type are not applicable.

Compass deviation bases are not available.

The peculiarities of the aircraft movement

1. The manoeuvring area at Yuzhno-Sakhalinsk/ Khomutovo aerodrome includes the runway, TWY 1, TWY 2, TWY D, TWY 3. Taxi routes (taxi route F, taxi route G) are parallel to the runway. Taxi route F is from TWY 2 to TWY 1.

2. Engines start-up points (start-up points) are located on the apron in the vicinity of TWY 1, TWY 2, TWY D and designated as start-up points NR 1–NR 9. Engines start-up is allowed at start-up point NR 3 for ACFT, except Tu-154, Tu-204, Tu-214, Il-62, A-330-200, A-330-300, Il-96-300, B767-200, B767-300. Engines start-up of Il-96-300, Il-76, Il-86, B767-200, B767-300, B777-200, A-310-200, A-310-300, A-330-200, A-330-300 ACFT is prohibited at start-up point NR 2. Engines start-up of Il-96-300, Il-76, Il-86, B767-200, B767-300, B777-200, A-310-200, A-310-300, A-330-200, A-330-300 ACFT is prohibited at start-up point NR 4. Towing of Il-96-300, Il-76, B777-200, A-330-200, A-330-300 ACFT is prohibited via start-up point NR 4, when stand 4 is occupied.

3. Movement along taxi route F to (from) TWY D is allowed for Il-62, B767-200, B767-300, Tu-204, Tu-214, Tu-154, Tu-134, A-319, A-320, A-321 and class below ACFT under own engines power.

4. ACFT taxiing into stand 1 into "Facing south" position shall be carried out from TWY D via vacant stand 22 or from TWY 2 along taxi route F via vacant stand 22. ACFT taxiing into stand 1 into "Facing north" position from TWY 2 shall be carried out by making a left turn. ACFT taxiing into stand 1 into "Facing north" position from TWY D shall be carried out along taxi route F.

5. ACFT taxiing out of stand 1 out of "Facing north" position shall be carried out via vacant stand 22 onto TWY D. ACFT taxiing out of stand 1 out of "Facing south" position shall be carried out by making a right turn onto TWY 2 or along taxi route F onto TWY D, when stand 22 is vacant.

из положения «носом на юг» при занятой MC 22 производится методом буксировки в Тз 1 или по MP F в Тз. 7. Движение с MC 1 BC из положения «носом на север», при занятой MC 22 производится методом буксировки «хвостом вперед» в Тз. 3, Тз. 4 или через Тз. 3, Тз. 4 в Тз. 1.

6. Заруливание BC с РД D на MC 2 в положение «носом на юг» при свободной MC 23 производится по разметке. Заруливание BC с РД 2 на MC 2 в положение «носом на юг» через свободные MC 1, MC 22, MC 23 или по MP F через свободную MC 23.

7. Движение с MC 2 BC из положения «носом на север» производится методом буксировки через свободную MC 23 на РД D в Тз. 7. Движение с MC 2, BC из положения «носом на север» при занятой MC 23 производится методом буксировки «хвостом вперед» в Тз. 2, Тз. 4 или через Тз. 2, Тз. 4 в Тз. 1 на РД 2. Движение с MC 2 BC из положения «носом на юг» производится методом буксировки в Тз. 3, в Тз. 1.

8. Заруливание BC с РД 2 на MC 22 в положение «носом на север» производится левым разворотом через свободную MC 1. Заруливание BC с РД D на MC 22 «носом на юг» производится по разметке или с РД 2 по MP F.

9. Движение с MC 22 BC, установленных в положение «носом на север» при занятой MC 1, производится буксировкой на РД D в Тз. 7. Движение с MC 22 BC, установленных в положение «носом на юг» при занятой MC 1, производится методом буксировки «хвостом вперед» по путям руления до траверза MC 23 и далее в Тз. 7 на РД D или на РД 2 в Тз. 1, Тз. 2.

10. Заруливание с РД D BC в положение «носом на юг» на MC 23 производится по разметке или с РД 2 по MP F. Заруливание с РД 2 BC на MC 23 в положение «носом на север» производится через свободную MC 2 или с РД D по путям руления через свободные MC 22, MC 1, MC 2 или по MP F при свободной MC 2.

11. Движение с MC 23 BC, установленных в положение «носом на юг», через свободную MC 2 производится буксировкой в разрешенные точки запуска. Движение с MC 23 BC, установленных в положение «носом на север», производится методом буксировки на РД D в разрешенные точки запуска. Движение с MC 23 BC, установленных в положение «носом на юг» при занятых MC 2, 22, производится методом буксировки «хвостом вперед» до разрешенных точек запуска.

12. После освобождения ВПП по РД D разрешается движение на тяге собственных двигателей через свободные MC 23 и MC 2 только на MC 3 в положение «носом на юг». При движении соблюдать повышенную осмоторительность. Буксировка на MC 3 BC типов Ил-62М, Ту-154, Ту-214, B727-100, B737-200(400, 500), B757-200, A-310-200(300), A-319, A-320 и A-321 в положение «носом на север» производится через Тз. 2, Тз. 4 «хвостом вперед» при занятых MC 1, MC 22.

13. Движение с MC 3 BC, установленных «носом на юг» при занятых MC 1, MC 2, MC 4, производится «хвостом вперед» в разрешенные точки запуска. Движение с MC 3 BC Ил-62, Ту-154, Ту-204, Ту-214 из положения «носом на север» производится буксировкой в разрешенные точки запуска.

Разрешается движение BC типа Ту-134, A-319, A-320, A-321 и классом ниже из положения «носом на север» на тяге собственных двигателей.

Movement of ACFT out of stand 1 out of "Facing south" position, when stand 22 is occupied, shall be carried by towing to start-up point NR 1 or along taxi route F to start-up point NR 7. Movement of ACFT out of stand 1 out of "Facing north" position, when stand 22 is occupied, shall be carried by pushback to start-up point NR 3, start-up point NR 4 or via start-up point NR 3, start-up point NR 4 to start-up point NR 1.

6. ACFT taxiing from TWY D into stand 2 into "Facing south" position, when stand 23 is vacant, shall be carried out along the marking. ACFT taxiing from TWY 2 into stand 2 into "Facing south" position shall be carried out via vacant stand 1, stand 22, stand 23 or along taxi route F via vacant stand 23.

7. ACFT movement out of stand 2 out of "Facing north" position shall be carried out by towing via vacant stand 23 onto TWY D to start-up point NR 7. ACFT movement out of stand 2 out of "Facing north" position, when stand 23 is occupied, shall be carried out by pushback to start-up point NR 2, to start-up point NR 4 or via start-up point NR 2, start-up point NR 4 to start-up point NR 1 on TWY 2. ACFT movement out of stand 2 out of "Facing south" position shall be carried out by towing to start-up point NR 3, start-up point NR 1.

8. ACFT taxiing from TWY 2 into stand 22 into "Facing north" position shall be carried by making a left turn via vacant stand 1. ACFT taxiing from TWY D into stand 22 into "Facing south" position shall be carried out along the marking or from TWY 2 along taxi route F.

9. ACFT movement out of stand 22 out of "Facing north" position, when stand 1 is occupied, shall be carried out by towing onto TWY D to start-up point NR 7. ACFT movement out of stand 22 out of "Facing south" position, when stand 1 is occupied, shall be carried out by pushback along taxi routes to abeam stand 23 and then to start-up point NR 7 on TWY D or onto TWY 2 to start-up point NR 1, to start-up point NR 2.

10. ACFT taxiing from TWY D into stand 23 into "Facing south" position shall be carried out along the marking or from TWY 2 along taxi route F. ACFT taxiing from TWY 2 into stand 23 into "Facing north" position shall be carried out via vacant stand 2 or from TWY D along taxi routes via vacant stand 22, stand 1, stand 2 or along taxi route F when stand 2 is vacant.

11. ACFT movement out of stand 23 out of "Facing south" position via vacant stand 2 shall be carried out by towing to the allowed start-up points. ACFT movement out of stand 23 out of "Facing north" position shall be carried out by towing onto TWY D to the allowed start-up points. ACFT movement out of stand 23 out of "Facing south" position, when stands 2, 22 are occupied, shall be carried out by pushback to the allowed start-up points.

12. After the runway vacation along TWY D it is allowed to move under own engines power via vacant stand 23 and stand 2 only into stand 3 into "Facing south" position. The flight crews must exercise the increased caution during movement. Pushback of Il-62M, Tu-154, Tu-214, B727-100, B737-200 (400, 500), B757-200, A-310-200 (300), A-319, A-320 and A-321 ACFT into stand 3 into "Facing north" position shall be carried out via start-up point NR 2, start-up point NR 4, when stand 1, stand 22 are occupied.

13. ACFT movement out of stand 3 out of "Facing south" position, when stand 1, stand 2, stand 4 are occupied, shall be carried out by pushback to the allowed start-up points. Movement of Il-62, Tu-154, Tu-204, Tu-214 ACFT out of stand 3 out of "Facing north" position shall be carried out by towing to the allowed start-up points.

Movement of Tu-134, A-319, A-320, A-321 and class below ACFT out of "Facing north" position is allowed under own engines power.

14. Заруливание с РД 2 на МС 4 ВС типов Ил-96-300 и классом ниже для установки в положение «носом на юг» производится правым разворотом по оси руления. Заруливание с РД D через свободные МС 22, 1 или по МР F. Заруливание с РД 2 на МС 4 (при свободной МС 5) ВС типов Ту-154, Ту-204, Ту-214, А-321 и классом ниже в положение «носом на север» производится по МР G. Установка на МС 4 в положение «носом на север» ВС типов Ил-96-300, А-330-200, Ил-62, Ил-76, В767-200, В767-300, А-310-200, А-310-300 производится методом буксировки.

15. Выруливание с МС 4 на МР G (при свободной МС 5) ВС типов Ту-154, А-319, А-320, А-321 и классом ниже из положения «носом на юг» производится правым разворотом на РД 2 или по МР G, МР F на РД D. Движение с МС 4 ВС, установленных в положение «носом на север» при занятой МС 5, производится методом буксировки в разрешенные точки запуска. Движение с МС 4 ВС типов Ил-96-300, А-330-200, Ил-62, Ил-76, В767-200, В767-300, А-310-200, А-310-300 из положения «носом на юг» производится методом буксировки на МС 1. Движение с МС 4 при занятой МС 1 ВС типов Ил-96-300, А-330-200, Ил-62, Ил-76, В767-200, В767-300, А-310-200, А-310-300 ВС из положения «носом на юг» производится методом буксировки «хвостом вперед» на восток и далее в Тз. 1 или по МР F в разрешенные точки запуска.

16. После освобождения ВПП по РД 2, РД D руление ВС осуществляется по МР F, МР G в разрешенные места стоянок в положение «носом на восток».

17. Разрешается движение ВС, установленных «носом на запад», на тяге собственных двигателей с МС 5, 6, 7.

18. Разрешается запуск двигателей ВС на МР G от траверза МС 7 до Тз. 4.

19. МС 8 оборудована якорными креплениями для ВС типов Ан-24, Ан-26.

20. После освобождения ВПП по РД 2, РД D руление ВС осуществляется по МР F, МР G до траверза МС 7 и далее буксировкой на разрешенные места стоянок.

После освобождения ВПП по РД 1 движение ВС осуществляется до Тз. 5 и далее буксировкой по МР G на разрешенные места стоянок.

21. Движение ВС с МС 8–16 осуществляется методом буксировки в разрешенные точки запуска.

22. МС 16 оборудована якорными креплениями для ВС типа Ан-2, Ан-28.

23. Движение ВС типа Ан-2 с (на) МС 16 разрешается на собственной тяге.

24. При занятой МС 17 разрешается буксировка ВС с размахом крыла не более 28 метров к (от) ангару(а).

25. После освобождения ВПП по РД 1 движение ВС осуществляется на тяге собственных двигателей по маршрутам руления на МС 17.

26. Движение ВС с МС 17 осуществляется на тяге собственных двигателей по маршрутам руления на РД 1.

27. Разрешается движение по РД 1 ВС типа Ил-96-300(400), В777, А-330, Ту-154 и ВС с низко расположенными двигателями до Тз. 6 и далее методом буксировки. Разрешается движение ВС типа Ан-124, Ил-76, Ан-12 по РД 1 на тяге внутренних двигателей. Разрешается установка ВС типа Ан-124-100 на МС 18 в положение «носом на север» согласно маркировке типа ВС. На период стоянки ВС типа Ан-124-100 в положении «носом на восток» движение по РД 1 для всех типов ВС запрещается.

14. Taxiing of Ил-96-300 and class below ACFT from TWY 2 into stand 4 for parking into "Facing south" position shall be carried out by making a right turn along the taxi guide line. Taxiing from TWY D shall be carried out via vacant stands 22, 1 or along taxi route F. Taxiing of Ту-154, Ту-204, Ту-214, А-321 and class below ACFT from TWY 2 into stand 4 (when stand 5 is vacant) for parking into "Facing north" position shall be carried out along taxi route G. Parking of Ил-96-300, А-330-200, Ил-62, Ил-76, В767-200, В767-300, А-310-200, А-310-300 ACFT onto stand 4 into "Facing north" position shall be carried out by towing.

15. Taxiing of Ту-154, А-319, А-320, А-321 and class below ACFT onto taxi route G (when stand 5 is vacant) out of stand 4 out of "Facing south" position shall be carried out by making a right turn to TWY 2 or along taxi route G, taxi route F to TWY D. ACFT movement out of stand 4 out of "Facing north" position, when stand 5 is occupied, shall be carried out by towing to the allowed start-up points. Movement of Ил-96-300, А-330-200, Ил-62, Ил-76, В767-200, В767-300, А-310-200, А-310-300 ACFT out of stand 4 out of "Facing south" position shall be carried out by towing to stand 1. Movement of Ил-96-300, А-330-200, Ил-62, Ил-76, В767-200, В767-300, А-310-200, А-310-300 ACFT out of stand 4 out of "Facing south" position, when stand 1 is occupied, shall be carried out by pushback to the east and then to start-up point NR 1 or along taxi route F to the allowed start-up points.

16. After the runway vacation along TWY 2, TWY D the ACFT taxiing shall be carried out along taxi route F, taxi route G to the allowed stands into "Facing east" position.

17. Movement of ACFT, parked into "Facing west" position, out of stands 5, 6, 7 is allowed under own engines power.

18. Engines start-up is allowed on taxi route G from abeam stand 7 to start-up point NR 4.

19. Stand 8 is equipped with mooring devices for An-24, An-26 ACFT.

20. After the runway vacation along TWY 2, TWY D the ACFT taxiing shall be carried out along taxi route F, taxi route G to abeam stand 7 and then by towing to the allowed stands.

After the runway vacation along TWY 1 the ACFT movement shall be carried out to start-up point NR 5 and then by towing along taxi route G to the allowed stands.

21. ACFT movement out of stands 8-16 shall be carried out by towing to the allowed start-up points.

22. Stand 16 is equipped with mooring devices for An-2, An-28 ACFT.

23. Movement of An-2 ACFT onto (out of) stand 16 is allowed under own engines power.

24. When stand 17 is occupied, towing to/from the hangar is allowed for ACFT with a wingspan of not more than 28 m.

25. After the runway vacation along TWY 1 the ACFT movement shall be carried out under own engines power along taxi routes to stand 17.

26. ACFT movement out of stand 17 shall be carried out under own engines power along taxi routes to TWY 1.

27. Movement of Ил-96-300 (400), В777, А-330, Ту-154 ACFT and ACFT with low-mounted engines along TWY 1 is allowed to start-up point NR 6 and then by towing. Movement of Ан-124, Ил-76, Ан-12 ACFT along TWY 1 is allowed under onboard engines power. Parking of Ан-124-100 ACFT onto stand 18 into "Facing north" position is allowed according to the marking of ACFT type. Movement of all ACFT types along TWY 1 is prohibited for the period of parking of Ан-124-100 ACFT in the "Facing east" position.

28. Движение ВС типа Ил-96-300(400), B777, A-330 с МС 18 до Тз. 6 методом буксировки, далее на тяге внутренних двигателей. Разрешается движение ВС типа Ан-124-100, Ил-76, Ан-12 по РД 1 на тяге внутренних двигателей.

29. Обработка ВС противообледенительными жидкостями допускается на:

- МС 1, 2, 22, 23 для B777, A-300-300, Ил-96-300, B767-300, Ил-62, Ил-76, B767-200 и классом ниже;
- МС 9 для Ан-24, Ан-26, Як-40, Dash-8;
- Тз 4, Тз 5 для Ан-12, Ан-24, Dash-8, B737.

30. Запрещен запуск и опробование двигателей на МС 9, 10, 9А, 10А.

Вертолетная площадка расположена между РД 1 и 2 восточнее ИВПП размером 104.6x95.6м.

На площадке расположены 2 посадочные площадки и 2 стоянки для вертолетов.

В районе РД 3 расположена посадочная площадка 3 для государственной авиации. Для вертолетов ГА не используется.

Посадочная площадка 1 предназначена для взлетов и посадок вертолетов типа Ми-8, Ка-32 и классом ниже.

Посадочная площадка 2 предназначена для взлетов и посадок вертолетов типа Ка-32 и классом ниже.

Вертолетная стоянка 3 предназначена для стоянки и технического обслуживания (запуск, выключение) вертолетов типа Ка-32 и классом ниже.

Вертолетная стоянка 4 предназначена для стоянки и технического обслуживания (запуск, выключение) вертолетов типа Ми-8, Ка-32 и классом ниже.

Вертолеты Ми-8 и Ка-32 могут устанавливаться на свободные МС. При этом взлет (посадка) указанных типов вертолетов выполняется только с (на) ИВПП.

На МС 19, 20 разрешается запуск двигателей вертолетов типа Ми-8, далее методом воздушного руления через РД 1 на ВПП (только днем), в ночное время установка вертолетов типа Ми-8 на/с МС 19, 20. Осуществляется методом буксировки.

Вертолеты Ми-6 и Ми-26 устанавливаются на МС 18. При этом взлет и посадка указанных типов вертолетов разрешается выполнять с (на) ИВПП.

Движение вертолетов с (на) МРД, на (с) вертодром(а) производится методом буксировки.

Установка вертолетов на (с) МС 8-16 - методом буксировки.

Разрешается перемещение по воздуху вертолетов Ми-8 и Ка-32 с посадочной площадки на ИВПП и наоборот.

Движением ВС по аэродрому руководит диспетчер посадочного диспетчерского пункта (руления) на частоте 120.6 МГц. Без разрешения диспетчера руление и буксировка запрещены.

УХСС АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Часть I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех ВС.

28. Movement of Il-96-300 (400), B777, A-330 ACFT out of stand 18 to start-up point NR 6 shall be carried out by towing, then under inboard engines power. Movement of An-124-100, Il-76, An-12 ACFT along TWY 1 is allowed under inboard engines power.

29. ACFT treatment with de-icing fluids is permitted on:

- stands 1, 2, 22, 23 for B777, A-300-300, Il-96-300, B767-300, Il-62, Il-76, B767-200 and class below ACFT;
- stand 9 for An-24, An-26, Yak-40, Dash-8 ACFT;
- start-up point 4, start-up point 5 for An-12, An-24, Dash-8, B737 ACFT.

30. Engines start-up and run-up are prohibited on stands 9, 10, 9A, 10A.

Helipad is located between TWY 1 and TWY 2 east of RWY, dimensions 104.6x95.6m.

There are two landing sites and two helicopter stands on the heliport.

Landing site 3 for the state aviation is located in the vicinity of TWY 3. It is not AVBL for civil aviation helicopters.

Landing site 1 is designated for take-off and landing of Mi-8, Ka-32 and class below HEL.

Landing site 2 is designated for take-off and landing of Ka-32 and class below HEL.

Helicopter stand 3 is designated for parking and maintenance (start-up and shutdown) of Ka-32 and class below HEL.

Helicopter stand 4 is designated for parking and maintenance (start-up and shutdown) of Mi-8, Ka-32 and class below HEL.

Mi-8 and Ka-32 HEL may be parked on the vacant stands. In this case take-off (landing) of the mentioned HEL types shall be carried out only from/on the runway.

Engines start-up of Mi-8 HEL permitted on stands 19, 20, then proceed across TWY 1 to RWY by air tax (only in day-time). By night parking of Mi-8 HEL on to/exit FM stands 19, 20 carried out by towing.

Mi-6 and Mi-26 HEL shall be parked onto stand 18. In this case take-off and landing of the mentioned HEL types are allowed from/on the runway.

Movement of HEL from/to the main TWY, to/from the heliport shall be carried out by towing.

Parking of HEL onto/exit from stands 8-16 shall be carried out by towing.

Air taxiing of Mi-8 and Ka-32 HEL is allowed from the landing sites to the runway and vice versa.

TWR controller (Taxiing controller) shall control the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 120.6 MHz. Taxiing and towing without permission of controller are prohibited.

UHSS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Part I

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE

1. Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be executed by crews of all aircraft.

2. Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

3. Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

Часть II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения.

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.2 При наличии специальных метеорологических условий, например, при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д., в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира корабля может отклониться от положений п. 2.1, изложенных ниже, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

1.3 ВПП 01 является предпочтительной ВПП, которая по возможности используются в максимальной степени.

2. Ограничения.

2.1 Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

а) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь, резина, масло и т.д. и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

б) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150 м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

с) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;

д) когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;

е) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

2.2. При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже глиссады ILS не разрешается.

2.3. Никакие приемы снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения.

2.4. Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

2.5. Чтобы не отвлекать экипаж во время выполнения процедуры снижения шума, связь «Воздух-Земля» должна быть сведена к минимуму.

Потеря (отказ) радиосвязи.

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

2. Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of reduction of flight safety.

3. Noise abatement procedures shall not be executed in case of failure of one of the aircraft engines during take-off phase.

Part II

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE

1. General provisions.

1.1 Noise abatement procedures during approach phase shall be executed by crews of all aircraft.

1.2 If special meteorological conditions, such as considerable wind, cumulo-nimbus clouds and etc. are present in arrival and approach sectors, ATS unit may at its own discretion or by a pilot-in-command's request deviate from the provisions of para 2.1 given below, if it deemed necessary for safety reasons.

1.3 RWY 01 is a preferential runway which shall be used to the maximum degree as far as possible.

2. Restrictions.

2.1 The required noise abatement procedures shall not be observed over the overflown areas in the following cases:

a) if there are ice, slush, water or mud, rubber, oil and etc. on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

b) under meteorological conditions when the cloud ceiling is less than 150 m or horizontal visibility is less than 1800 m;

c) when a cross-wind component on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;

d) when a tail-wind component on RWY exceeds 2.5 m/s;

e) when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that unfavourable weather conditions (for example, thunderstorms) may influence aircraft approach and landing.

2.2 During instrument approach and also during visual approach it is not allowed to fly below the ILS glide path.

2.3 No noise abatement procedures shall envisage increasing of indicated air speed during descent.

2.4 A displacement of threshold shall not be used as a noise abatement measure.

2.5 Not to distract the crew's attention during the execution of noise abatement procedures, "Air-Ground" communication shall be reduced to a minimum.

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 section of the present AIP.

При потере радиосвязи после входа в диспетчерский район экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера пункта ОВД в направлении БПРМ, ДПРМ или на выделенном FL150. Снижение от БПРМ, ДПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, до FL070, не выходя из зоны ожидания. После этого экипаж выполняет заход на посадку на аэродроме Южно-Сахалинск/Хомутово по существующей схеме, установленной на аэродроме для данного навигационного средства. Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи после взлета командир ВС продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и, в зависимости от метеоусловий и посадочного веса, производит посадку на АД Южно-Сахалинск/Хомутово.

Если по каким-либо причинам командир ВС не может произвести сразу посадку на АД Южно-Сахалинск/Хомутово (метеоусловия, посадочный вес), то он должен выполнить процедуру, предусмотренную для этого направления ВПП выхода в зону ожидания с набором FL070. После этого осуществляет выход из зоны ожидания для захода на посадку на АД Южно-Сахалинск/Хомутово или следует на запасной аэродром на установленном для полета без связи FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП ВС следует по плану до аэродрома первой посадки.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, ВС следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж ВС выдерживает заданный эшелон до выхода на РНТ аэродрома планируемой посадки и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета. Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка по возможности производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

Если полет на аэродром назначения не связан с пересечением государственной границы России, то экипаж ВС обязан произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме. В этом случае он должен следовать на установленном для полета без связи FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

УХСС АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Полеты в пределах СТА Южно-Сахалинск/Хомутово осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам и правилами визуальных полетов.

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

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

In case of radio communication failure after entry into CTA the crew (pilot) shall continue the flight at last assigned flight level cleared by a controller of ATS unit towards LMM, LOM or at assigned FL150. Descending from LMM, LOM shall be commenced at the estimated time of arrival (ETA) or as close to this time as possible, to FL070 without leaving the holding area. After that the crew shall carry out the approach procedure at Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo aerodrome according to the current pattern established at the aerodrome for the given navigation facility. Landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.

In case of radio communication failure after take-off a pilot-in-command shall continue climbing to the aerodrome traffic circuit height and follow the instrument approach pattern and land at Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo aerodrome depending on meteorological conditions and landing weight.

If for some reasons a pilot-in-command cannot immediately carry out landing at Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo aerodrome (due to landing weight or meteorological conditions) he shall proceed to the holding area specified for this RWY direction climbing to FL070. After that the pilot-in-command shall leave the holding area for the approach procedure at Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo aerodrome or proceed to the alternate aerodrome at FL140, FL150 or FL240, FL250 established for flights without radio communication depending on flight direction.

In case of radio communication failure during VFR flight the aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing.

In case of radio communication failure during IFR flight when it is not possible to change to a visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan. In this case the crew shall maintain the assigned flight level till crossing radio navigation facility of the planned aerodrome of landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to this time indicated in the flight plan. Approach shall be carried out by reference to instruments according to the procedure established for this navigation facility. Landing if possible shall be carried out within 30 minutes after ETA.

If a flight to the destination aerodrome is not connected with crossing the state border of Russia, the crew shall carry out landing at the nearest alternate aerodrome. In this case the crew shall proceed at FL140, FL150 or FL240, FL250 established for flights without radio communication depending on flight direction.

UHSS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

Flights within Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo CTA shall be carried out according to IFR and VFR.

IFR flights shall be operated 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 a threat to flight safety 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.

При необходимости прибывающие ВС могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания над БПРМ 01 и над ДПРМ 19 Южно-Сахалинска/Хомутово.

В случае экстренной необходимости при следовании ВС на аэродром Южно-Сахалинск/Хомутово и возврате ВС по различным причинам применяется внеочередной заход на посадку ВС, который обеспечивается диспетчером ОВД.

Порядок внеочередного захода ВС на посадку из зоны ожидания.

Внеочередной выход ВС из зоны ожидания производится из любой точки зоны ожидания с выходом на БПРМ 01 / ДПРМ 19 на заданном эшелоне.

После выполнения первого спаренного разворота на МК 192° зоны ожидания ВС от траверза БПРМ 01/ДПРМ 19 следует без снижения 1.5 минуты. Затем с максимально возможной вертикальной скоростью занимает FL090–FL140 в точку с МПР 351° S или в точку с МПР 352° PI. Затем выполняет правый спаренный разворот на МК12° со снижением до высоты (1600) при наличии РЛК, до FL070–FL090 без РЛК на БПРМ 01/ДПРМ 19 и выполняет заход на посадку по существующей схеме.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полетами) о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

Взлет ВС производится, как правило, от начала ИВПП. Разрешается выполнять взлет не от начала ИВПП при условии, если располагаемые характеристики летной полосы от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условий взлета. Решение принимает КВС. В этих случаях место начала взлета КВС согласовывает с диспетчером стартового диспетчерского пункта.

Разрешается взлет-посадка с попутно-составляющей ветра согласно РЛЭ ВС.

При коэффициенте сцепления 0.3 боковая составляющая ветра равна 5 м/с.

Аварийный слив топлива.

Зона аварийного слива топлива (выброска груза) установлена над ПОД ZALIV (зона ожидания) 463638N 1422711E.

УХСС АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Для района аэродрома Южно-Сахалинск/Хомутово характерно наличие заболоченных участков местности, озер, рек, близости моря, что способствует сосредоточению различных видов птиц.

Места скопления птиц:

- в заливе Анива 15-18 км южнее аэродрома в районе 3-4 разворота с апреля по ноябрь;

When it deemed necessary arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas (holding area over LMM 01 and holding area over Yuzhno-Sakhalinska/Khomutovo LOM 19).

In case of emergency when ACFT proceed to the aerodrome of Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo and return to the aerodrome of Yuzhno-Sakhalinsk due to different reasons, out-of-turn approach shall be applied and provided by ATC controller.

Procedure of out-of-turn approach from the holding area.

Out-of-turn exit of ACFT from the holding area shall be carried out at any point of the holding area with passing LMM 01 / LOM 19 at the assigned flight level.

After execution of initial 180-degree turn onto track 192° MAG of the holding area, ACFT shall proceed from abeam LMM 01 / LOM 19 without descent for 1.5 minutes. Then ACFT shall reach FL090–FL140 at the point QDM 351° S or at the point QDM 352° PI with maximum possible vertical speed. Then ACFT shall carry out right 180-degree turn onto track 012° MAG descending to height (1600)m when radar control is available, to FL070–FL090 without radar control to LMM 01 / LOM 19 and carry out approach according to current IAP.

A pilot-in-command must observe visual flight rules and report the necessity to change to IFR flight to the ATS unit (ATC) in good time.

ACFT take-off shall be carried out, as a rule, from the beginning of RWY. It is permitted to carry out take-off not from the beginning of RWY provided that the available characteristics of runway strip from the position of start of take-off run conform to the characteristics required for ACFT actual take-off mass and take-off conditions. The pilot-in-command shall take the decision. In these cases the pilot-in-command shall co-ordinate the position of start of take-off run with Yuzhno-Sakhalinsk-Tower controller.

Take-off/landing is allowed with a tail wind component according to the Aeroplane Flight Manual.

When the normative friction coefficient is 0.3, a crosswind component is 5 m/s.

Fuel dumping.

Fuel dumping (cargo dropping) area is established over CRP ZALIV (holding area) 463638N 1422711E.

UHSS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. Yuzhno-Sakhalinsk/Khomutovo AD area is characterized by the presence of marshy plots, lakes, rivers, the proximity of the sea which favour the concentration of different kinds of birds.

The places of concentration of birds are as follows:

- in the Aniva Bay 15-18 km south of the aerodrome in the vicinity of turn on base leg/turn on final from April to November;

- на западной окраине г. Южно-Сахалинска на свалке (северо-западнее аэродрома - 5 км) на протяжении всего года в дневные часы, перелет на свалку с места ночевки (лесной массив на восточной окраине г. Южно-Сахалинска) происходит в утренние часы и обратно - в вечерние часы. Экипажам (пилотам) рекомендуется включить посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также наборе высоты и снижения.

- on the western outskirts of Yuzhno-Sakhalinsk city on the refuse dump (5 km north-west of the aerodrome) during the whole year in the daytime hours, migration to the refuse dump from the night's lodging (large forest on the eastern outskirts of Yuzhno-Sakhalinsk city) takes place during the morning hours and in the opposite direction - during the evening hours. The crews (pilots) are recommended to switch on landing lights during flights in the vicinity of the aerodrome take-off, approach and also during climbing and descending.