

УРКК КРАСНОДАР/  
Пашковский  
URKK KRASNODAR/  
Pashkovskiy

УРКК    АД 2.1    ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
URKK    AD 2.1    AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРКК    АД 2.2    ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
URKK    AD 2.2    AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	4502.1с 03910.2в. 360°/446м от порога ВПП 05П 4502.1N 03910.2E 360°/446m from THR 05R
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	15 км В г. Краснодара. 15 km E of Krasnodar.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	36.1 м/24°С 36.1 m/24°С
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	5°40'В 5°40'E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Международный аэропорт Краснодар», Россия, 350912, г. Краснодар, ул. Евдокии Бершанской, 355 Open joint stock company "Krasnodar International Airport", Ulitsa Evdokii Bershanskoy, 355, Krasnodar, 350912, Russia. Тел./Tel: (8-861) 227-77-77, 219-10-15 Факс/Fax: (8-861) 219-11-15, 219-16-22 E-mail: airport@airport-krr.ru AFS: УРККАПДУ/URKKKAPDU SITA: KRRAPXH
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	Координаты опубликованы в системе координат ПЗ-90.02 The coordinates are published in PZ-90.02 coordinate system

УРКК    АД 2.3    ЧАСЫ РАБОТЫ.  
URKK    AD 2.3    OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0400-1300 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0400-1300 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 ОБД (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: к/с AD operating HR: H24 2. Тм = UTC+4час. LT = UTC+4HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 2 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 2 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8П, СМ-4.5 TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/MS-8P, SM-4.5
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

**УРКК АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**URKK AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Имеется AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, троллейбус, такси. Buses, trolleybuses, taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, поликлиника, служба скорой помощи, больницы в г. Краснодаре Aid post at Airport Terminal, polyclinic, ambulance service, hospitals in Krasnodar
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному обслуживанию AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, 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	нет NIL

**УРКК АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**URKK AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды обслуживания 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.

УРКК	АД 2.8	ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.
URKK	AD 2.8	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон 1/Apron 1: армобетон/ Reinforced Concrete, PCN 44/R/B/X/T Перрон 2/Apron 2: бетон/Concrete, PCN 31/R/B/X/T Южный перрон/South Apron: асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 20/F/D/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	Ширина /Width: A – 18 m B – 21 m C, D, E, F, G, H, J, M – 22.5 m K – 67.5 m Покрытие/Surface: A, B – асфальтобетон/Asphalt-Concrete C, D, E, F, G, H, J, K, M – армобетон/Reinforced Concrete Прочность/Strength: A, B – PCN 33/R/C/X/T смешанное/mixed C, D, F, H – PCN 35/R/B/X/T E, G, J, M – PCN 37/R/B/X/T K – PCN 55/R/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКК	АД 2.9	СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
------	--------	--

URKK	AD 2.9	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

УРКК    АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.  
URKK    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
05L/Подх/АРСН 23R/Взл/ТКОФ	Деревья Trees	40.8 m	4501.5N 03908.0E	Ретранслятор Retransmitter	96.1 m *	4518.4N 03914.1E	
	Здание Building	53.2 m	4501.5N 03907.6E	Мачта Mast	135.1 m *	4513.3N 03933.4E	
	Куст Bush	39.1 m	4501.5N 03908.1E	Ретранслятор Retransmitter	206.7 m *	4512.2N 03941.9E	
	Деревья Trees	47.9 m	4501.4N 03907.8E	Элеватор Elevator	105.8 m *	4512.2N 03914.1E	
	Лесополоса Forest belt	60.3 m	4500.9N 03907.0E	Ретранслятор Retransmitter	95.8 m *	4507.1N 03921.3E	
	ОПРС 05Л NDB 05L	50.8 m *	4500.5N 03906.1E	Труба Chimney	90.1 m	4506.8N 03922.9E	
	Труба Chimney	77.8 m *	4500.3N 03904.6E	Опора ЛЭП Pier	82.5 m	4505.7N 03917.1E	
	Здание Building	82.0 m	4500.2N 03904.8E	Труба Chimney	73.9 m *	4504.4N 03912.0E	
	Труба Chimney	78.1 m *	4500.1N 03904.7E	Труба Chimney	74.7 m	4504.4N 03911.7E	
	Здания Buildings	88.3 m *	4460.0N 03904.4E	Лесополоса Forest belt	56.0 m	4503.3N 03912.0E	
	Ретранслятор Retransmitter	95.4 m *	4459.9N 03904.3E	Здания Buildings	68.2 m *	4501.9N 03907.6E	
23R/Подх/АРСН 05L/Взл/ТКОФ	Лесополоса Forest belt	63.0 m	4503.1N 03911.1E	Труба Chimney	116.7 m *	4501.9N 03913.1E	
	Лесополоса Forest belt	61.3 m	4503.1N 03911.0E	Мачта Mast	64.4 m *	4501.9N 03908.2E	
	Лесополоса Forest belt	65.3 m	4503.0N 03910.5E	Труба Chimney	105.9 m *	4501.7N 03900.5E	
	Лесополоса Forest belt	60.6 m	4502.8N 03910.6E	Телевышка TV mast	222.6 m *	4501.6N 03900.0E	
	Лесополоса Forest belt	62.4 m	4502.8N 03910.2E	Здание Building	53.2 m	4501.5N 03907.6E	
	Лесополоса Forest belt	47.5 m	4502.6N 03902.3E	Кран Lifting crane	61.4 m *	4459.2N 03906.9E	
23L/Подх/АРСН 05R/Взл/ТКОФ	Мачта Mast	47.4 m *	4502.9N 03912.9E	Лес Forest	337.7 m	4448.4N 03830.8E	
	Лесополоса Forest belt	57.0 m	4502.9N 03913.3E	Лес Forest	288.3 m	4447.3N 03833.6E	
	Антенна Antenna	42.6 m *	4502.8N 03912.7E	Мачта Mast	394.2 m *	4447.3N 03933.1E	
	Кусты Bushes	42.2 m	4502.7N 03912.4E	Ретранслятор Retransmitter	305.9 m *	4446.9N 03839.5E	
	Кусты Bushes	40.5 m	4502.7N 03912.5E	Гора Mountain	242.5 m	4443.5N 03854.4E	
05R/Подх/АРСН 23L/Взл/ТКОФ	Здание Building	37.5 m *	4501.3N 03909.2E	Гора Mountain	333.1 m	4442.0N 03850.5E	
	Антенна Antenna	42.4 m *	4501.2N 03909.7E	Горный хребет Mountain ridge	510.8 m	4440.7N 03856.2E	
	Щит Shield	39.4 m	4501.2N 03909.9E	Горный хребет Mountain ridge	728.0 m	4437.6N 03834.2E	
	Щит Shield	40.7 m	4501.2N 03909.7E				

УРКК    АД 2.11    ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.  
URKK    AD 2.11    METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Краснодар Krasnodar
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Краснодар    24 часа Krasnodar    24 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ. TAF, METAR, SPECI, SIGMET Charts, AD forecasts text. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МРЛ WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Краснодар-Подход, Посадка, Старт, Круг, АДП Krasnodar-APP, TWR, Start, Radar
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРКК    АД 2.12    ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.  
URKK    AD 2.12    RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП  RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП  TRUE & MAG BRG	Размеры ВПП (м)  Dimensions of RWY (m)	Несущая способ- ность (PCN), покрытие ВПП и КПТ  Strength (PCN), surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП  THR coordi- nates	Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода  THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
05L	052°34.2' 047°	2200x49	PCN 20/R/B/X/T 1800m from THR 05 Asphalt-Concrete last 400m Cement-Concrete	4501.8N 03908.5E	THR 32.6 m
23R	232°35.1' 227°	2200x49	PCN 37/R/B/X/T Reinforced Concrete	4502.5N 03909.8E	THR 33.8 m
05R	052°35.3' 047°	3000x45	PCN 37/R/B/X/T Reinforced Concrete	4501.6N 03910.4E	THR 33.9 m
23L	232°36.5' 227°	3000x45	PCN 37/R/B/X/T Reinforced Concrete	4502.6N 03912.2E	THR 36.1 m
Уклон ВПП и КПТ  Slope of RWY - SWY	КПТ (м)  Stopway (m)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)  CWY dimensions (m)	Размеры летной полосы (м)  Strip dimensions (m)	Свободная от препятствий зона  OFZ	Примечания  Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	300x150	2500x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	300x150	2500x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	300x150	3300x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	300x150	3300x300	нет/NIL	нет/NIL

УРКК  
URKK

АД 2.13  
AD 2.13

ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.  
DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (m)	РДВ (м) TODA (m)	РДПВ (м) ASDA (m)	РПД (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
05L	2200	2500	2200	2200	нет/NIL
23R	2200	2500	2200	2200	нет/NIL
05R	3000	3300	3000	3000	нет/NIL
23L	3000	3300	3000	3000	нет/NIL

УРКК  
URKK

АД 2.14  
AD 2.14

ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.  
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП  RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения  APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов  THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI  VASIS (MENT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления  TDZ, LGT LEN	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  RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения  SWY LGT LEN (m) colour	Примечания  Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
05L	нет NIL	зеленые green	нет NIL	300 m	нет NIL	2200m, 60m 1600m white last 600m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
23R	нет NIL	зеленые green	нет NIL	300 m	нет NIL	2200m, 60m 1600m white last 600m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
05R	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	нет NIL	300 m	нет NIL	3000m, 60m 2400m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
23L	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	нет NIL	300 m	нет NIL	3000m, 60m 2400m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УРКК  
URKK

АД 2.15  
AD 2.15

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

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location 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 переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/1sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКК      АД 2.16      ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
URKK      AD 2.16      HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	ВПП 05Л/23П, ВПП 05П/23Л по указанию ДС RWY 05L/23R, RWY 05R/23L by ATC
----	---	--

УРКК      АД 2.17      ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОБД.  
URKK      AD 2.17      AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	
2.	Вертикальные границы Vertical limits	
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	нет NIL
4.	Позывной и язык органа ОБД ATS unit call sign, language(s)	Краснодар-Подход    рус., англ. Krasnodar-Approach    RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(900) м (900) m
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКК      АД 2.18      СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.  
URKK      AD 2.18      ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation		Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1		2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units			129.0	H24	Reserve FREQ
			124.0	H24	Reserve FREQ
			121.5	H24	Emergency FREQ
Подход APP	Краснодар-Подход-Восток Krasnodar-Approach-East		129.6	0500-1900	Сектор Восточный Sector East
			129.6	1900-0500	Сектор      000°–360° Sector
	Краснодар-Подход-Запад Krasnodar-Approach-West		127.7	0500-1900	Сектор Западный Sector West
Круг Radar	Краснодар-Круг Krasnodar-Radar		121.3	к/с H24	нет NIL
Старт/Посадка TWR	Краснодар-Вышка Krasnodar-Tower		120.6	к/с H24	Для ВПП 05Л/23П For RWY 05L/23R
			118.2	к/с H24	Для ВПП 05П/23Л For RWY 05R/23L
Руление GND	Краснодар-Руление Krasnodar-Ground		119.0	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Краснодар-АТИС Krasnodar-ATIS		121.8	к/с	RUS
			122.45	H24	ENG

УРКК      АД 2.19    РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
URKK    AD 2.19    RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение 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  Site of transmitting antenna coordinates	Превышение антенны DME  Elevation of DME transmitting antenna	Примечания
	ID	Frequency	Hours of operation			Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (5.1°E)	КРД KRD	115.8	к/с H24	45 01 15N 039 09 50E		
КРМ 05П ИЛС кат.1(5.1°В) LOC 05R ILS CAT I (5.1°E)	ИКР  IKR	110.7	к/с H24	4502.8N 03912.6E		
ГРМ 05П GP 05R		330.2	к/с H24	4501.6N 03910.7E		2°40', RDH 15.2 m
ДПРМ 05П LOM 05R	КР KR	493	к/с H24	4500.2N 03907.9E		047°MAG/4.03 km to RWY 05R
БПРМ 05П LMM 05R	К K	240	к/с H24	4501.2N 03909.7E		047°MAG/1.05km to RWY 05R
КРМ 23Л ИЛС кат.1(5.1°В) LOC 23L ILS CAT I (5.1°E)	ИЛД  ILD	109.5	к/с H24	4501.3N 03909.9E		
ГРМ 23Л GP 23L		332.6	к/с H24	4502.4N 03912.1E		2°40', RDH 15.2 m
ДПРМ 23Л LOM 23L	ЛД LD	493	к/с H24	4503.9N 03914.7E		227°MAG/4.15 km to RWY23L
БПРМ 23Л LMM 23L	Л L	240	к/с H24	4502.9N 03912.9E		227°MAG/1.2 km to RWY23L



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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей, методом буксировки, перемещения по воздуху. Руление, буксировка и перемещение производятся по установленным маршрутам.

Не обеспечивается буксировка ВС иностранных авиакомпаний, администрация которых не обеспечила наземные службы аэропорта специальными буксировочными устройствами для ВС, совершающих посадки на данном аэродроме.

В целях исключения случаев задержек вылетов ВС и уменьшения времени непроизводительной работы двигателей ВС после производства посадки по причине отсутствия разведенных маршрутов, для перемещения ВС с перрона на ИВПП 05пр/23л и обратно разрешается руление на ИВПП 05л/23пр ВС, имеющим размах крыла не более 38.0 м, исключая ВС с турбовинтовыми двигателями. Руление ВС производить по временной желтой маркировке.

При необходимости (в целях исключения встречного движения на РД «В») допускается руление воздушным судам, имеющим индекс по размаху крыла не более 4, исключая ВС типа А-319-100, А-320-200, Ту-204-300, В737-300, 400, 500, 700, 800, В757-200 и других типов ВС с низко расположенными двигателями по ИВПП 05л/23пр.

Порядок установки ВС:

На МС 1, 2 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 34.88 м, длиной не более 37.1 м. Перемещение на/с МС 1, 2 производить буксировкой. По указанию сменного заместителя управляющего директора допускается перемещение воздушных судов на/с этих МС на тяге собственных двигателей.

На МС VIP1 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 29.0м, длиной не более 37.1 м. При вырубке ВС с МС VIP1, МС VIP2 должна быть свободной.

На МС VIP2 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 25.0 м, длиной не более 21.0 м.

На МС 5 (санитарная) устанавливаются ВС с размахом крыла не более 34.88м, длиной не более 37.1 м. Перемещение ВС с низко расположенными двигателями на(с) санитарную стоянку, производится на тяге собственных двигателей по РД «В» по перрону с остановкой на траверз МС 6 и далее буксировкой.

На МС 6 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 40.41 м, длиной не более 37.6 м.

На МС 7-13 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 38.06 м, длиной не более 47.9 м.

Установка ВС типа Ту-154 на МС 7-11 производится буксировкой, остальных типов ВС на тяге собственных двигателей только в направлении на северо-запад. Установка ВС на МС 6, 12-13, 22-27 производится на тяге собственных двигателей только в направлении на северо-запад. Перемещение ВС с МС 6-13 на место запуска (траверз этих МС на перроне) производится буксировкой. Разрешается перед буксировкой запуск одного двигателя на МС 7-13. Разрешается одновременный запуск двух ВС с МС 22-27, при условии запуска одного ВС в районе кармана РД «В».

По указанию сменного заместителя управляющего директора разрешается заруливание и выруливание на(с) МС 6-11 на тяге собственных двигателей только через расположенную рядом свободную МС.

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

Movement of ACFT about the aerodrome shall be carried out under own engines power, by towing, air taxiing. Taxiing, towing and air taxiing shall be carried out according to the established routes.

Towing of ACFT of foreign airlines the administration of which did not supply airport ground services with special tow equipment, shall not be provided for ACFT carrying out landings at this aerodrome.

For the purpose of excluding the cases of delays of the aircraft departures and reducing the time of the inefficient operation of the aircraft engines after landing due to absence of the passing bay on TWY for aircraft movement from the apron to RWY 05R/23L and vice versa, it is allowed to taxi along RWY 05L/23R for aircraft with a wingspan of not more than 38.0m, except for the turboprop aircraft. Aircraft taxiing shall be carried out along the temporary yellow marking.

When required (to avoid ACFT taxiing from the opposite direction on TWY B), taxiing of aircraft, having index of not more than 4 (according to wingspan), is allowed along RWY 05L/23R, except A-319-100, A-320-200, Tu-204-300, B737-300, 400, 500, 700, 800, B757-200 and other aircraft types with low-mounted engines.

The order of ACFT parking onto stands:

ACFT with a wingspan not more than 34.88 m, not more than 37.1 m long shall be parked onto stands 1, 2. Taxiing into/out of stands 1, 2 shall be carried out by towing. Taxiing of ACFT into/out of these stands under own engines power is allowed by the instruction of a shift deputy managing director of operation control service.

Stand VIP1 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan not more than 29.0m, not more than 37.1 m long. During ACFT taxiing out of stand VIP1, stand VIP2 must be vacant.

Stand VIP2 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan not more than 25.0m, not more than 21.0m long.

Stand 5 (sanitary) is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 34.88m, not more than 37.1m long. Taxiing of aircraft with low-mounted engines into (out of) sanitary stand shall be carried out under own engines power along TWY B, along the apron with stopping abeam stand 6 and then by towing.

ACFT with a wingspan not more than 40.41 m, not more than 37.6 m long shall be parked onto stand 6.

ACFT with a wingspan not more than 38.06 m, not more than 47.9 m long shall be parked onto stands 7-13.

Parking of Tu-154 type aircraft onto stands 7-11 shall be carried out by towing, other aircraft types – under own engines power towards the North-West only. Parking of ACFT onto stands 6, 12-13, 22-27 shall be carried out under own engines power towards the North-West only. Exit from the stands 6-13 to start-up position (abeam these stands on the apron) shall be carried out by towing. Start-up of one engine is allowed on stands 7-13 before towing. Simultaneous engines start-up of two ACFT is allowed on stands 22-27 provided that engines start-up of one ACFT is carried out on TWY B widening.

Taxiing into/out of stands 6-11 under own engines power is allowed via adjacent vacant stand by the instruction of a shift deputy managing director of operation control service.

На МС 14-17 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 29.2 м, длиной не более 23.9 м, на МС 19-21 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 29.2 м, длиной не более 25.2 м и вертолеты с диаметром несущего винта не более 21.3 м. Заруливание ВС на МС 17-21 производить только через рядом расположенную свободную МС, за исключением МС 18, при отсутствии рядом расположенной свободной МС, использовать МС как тупиковую, с последующей буксировкой для запуска на траверз МС 19-21. Перемещение ВС на (с) МС 14, 15 выполняется буксировкой.

На МС 18 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 21.3 м длиной не более 25.2 м и вертолеты с диаметром несущего винта не более 21.3 м.

На МС 22-26 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 42.0 м, длиной не более 53.5 м. Разрешается использование МС 25 в качестве газовой площадки для ВС типа Ту-154 при условии установки ВС носом на юго-восток.

На МС 27 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 44.0 м, длиной не более 53.5 м.

На МС 28-38 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 34.88 м, длиной не более 37.57 м. Разрешается использование МС 36 в качестве газовой площадки для ВС типа Як-42. При закрытии части обводной РД, разрешается заруливание ВС на МС 28-38 через свободную МС по рабочему участку обводной РД.

Перемещение ВС с низко расположенными двигателями на (с) МС 35-38 выполняется буксировкой.

МС 39-41 используются в качестве площадок специального назначения для установки ВС типа Ан-24, Ан-26, Ан-30, Як-40, Ми-8 только буксировкой.

На МС 42, 43 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 18.17 м, длиной не более 12.7 м.

На МС 44-48 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 50.5 м, длиной не более 46.6 м.

ВС с размахом крыла более 50.5 м устанавливаются на МС 46 или 48, МС 47 при этом не использовать. При установке этих ВС на МС 47, МС 46, 48 не использовать.

При установке ВС длиной более 47.9 м на МС 46-48 руление за «хвостами» указанных ВС запрещается.

Посадочная площадка на южном перроне предназначена для посадки вертолетов с диаметром винта не более 10.89 м после перемещения на (с) нее с ИВПП 05Л/23пр.

Погрузочно-разгрузочные работы на (с) ВС с опасными грузами производятся на МС 48, при условии отсутствия ВС на МС 46-47.

Для взлета и посадки вертолетов всех типов специальной площадки нет. Взлет и посадка производится по указанию ДС на имеющиеся ВПП.

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

Прибывающие воздушные суда встречаются спецмашиной и лидируются к месту стоянки (и с них) в ночное время, днем при видимости менее 400 м, а также по требованию командира ВС независимо от времени суток и метеорологических условий.

Stands 14-17 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 29.2m and not more than 23.9m long, stands 19-21 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 29.2m and not more than 25.2m long, and HEL with the diameter of the main rotor not more than 21.3m. Taxiing of ACFT into stands 17-21 shall be carried out only via the adjacent vacant stand, except stand 18, when there is no adjacent vacant stand, the stand shall be used as a cul-de-sac stand with further towing for engines start-up to abeam stands 19-21. Taxiing of ACFT into/out of stands 14, 15 shall be carried out by towing.

Stand 18 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 21.3m and not more than 25.2m long, and HEL with the diameter of the main rotor not more than 21.3m.

Stands 22-26 are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 42.0m and not more than 53.5m long. It is allowed to use stand 25 for engines run-up for Tu-154 ACFT when they are parked facing south-east.

Stand 27 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not more than 44.0m and not more than 53.5m long.

ACFT with a wingspan not more than 34.88 m, not more than 37.57 m long shall be parked onto stands 28-38. It is allowed to use stand 36 for engines run-up for Yak-42 ACFT. When some segment of by-pass TWY is closed, it is allowed to taxi into stands 28-38 via the vacant stand along the available segment of by-pass TWY.

Movement of aircraft with low-mounted engines onto/out of stands 35-38 shall be carried out by towing.

Stands 39-41 are available as sites of special purpose for parking of An-24, An-26, An-30, Yak-40, Mi-8 only by towing.

ACFT with a wingspan not more than 18.17 m, not more than 12.7 m long shall be parked onto stands 42, 43.

ACFT with a wingspan not more than 50.5 m, not more than 46.6 m long shall be parked onto stands 44-48.

ACFT with a wingspan of more than 50.5 m shall be parked on stands 46 or 48, provided that stand 47 is not used. When these ACFT are parked on stand 47, stands 46, 48 shall not be used.

During parking of ACFT with a length more than 47.9 m onto stands 46-48 taxiing behind indicated ACFT tails is prohibited.

Landing site on the south apron is designated for landing of helicopters with the diameter of the rotor of not more than 10.89m after the movement to/from it from/to RWY 05L/23R.

Loading/unloading of dangerous goods shall be carried out on stand 48, provided that stands 46-47 are vacant.

There is no special site for take-off and landing of helicopters of all types. Take-off and landing shall be carried out from/on the available runways by controller's instruction.

## 2. Taxiing into and out of stands.

Arriving ACFT shall be met and escorted by "Follow-me" vehicles to the designated stand (and out of stand) by night, in the day-time if visibility is less than 400 m, and also by pilot-in-command's request irrespective of time and meteorological conditions.

Передвижением ВС по аэродрому руководят диспетчеры ДПР на частотах 119.0 МГц. Без разрешения диспетчера ДПР руление и буксировка запрещаются.

### 3. Перрон. Руление в зимних условиях.

Помощь со стороны машины лидирования может быть запрошена через диспетчера руления.

### 4. Ограничения при рулении.

4.1 РД А шириной 18 м, не имеет укрепленных обочин.

4.2 Общая ширина РД В и укрепленных обочин составляет 25.0 м вместо 29.0 м.

4.3 Радиус примыкания РД А к ВПП 05л/23пр менее нормативного и составляет 40 м вместо 50 м.

4.4. Руление ВС Ан-12, Ту-134 и Ил-18 по РД А и Ту-154 по РД В осуществлять на пониженной скорости, строго по маркировке осевой линии РД.

4.5. Руление ВС Ан-12 и Ил-18 по РД А, В осуществлять на тяге внутренних двигателей.

4.6 В кармане РД В допускается разбегание ВС с размахом крыла не более 35.0 м, кроме ВС с низко расположенными двигателями.

## УРКК АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

### 1. Общие положения.

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета, набора высоты и захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

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

1.3 Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета или захода на посадку одного из двигателей воздушного судна.

### 2. Ограничения.

В целях уменьшения шума на АД Краснодар/Пашковский следует выполнять процедуры в соответствии с требованиями Руководства по лётной эксплуатации ВС. При этом является обязательным выполнение следующих мероприятий:

2.1 ВС типа Ту-154, Ту-134, Ил-76, Ил-62 производить взлёт с ВПП 23пр только от начала ВПП (РД Н).

2.2 Всем ВС российского производства при взлёте с ВПП 05пр/23л применять методику пилотирования в соответствии с разделом РЛЭ «Взлёт с уменьшением шума». Уменьшение шума достигается за счёт набора высоты после отрыва по наиболее крутой траектории с последующим режим дросселированием двигателей до режима ниже номинального и набора высоты на этом режиме с постоянной скоростью ( $V_2+20$ ) и с минимально допустимым градиентом.

На удалении 5.0-5.5 км от начала разбега ВС дросселировать двигатели до режима, обеспечивающего вертикальную скорость 3-4 м/с, и после набора высоты 900-1000 м увеличить режим двигателей до номинального и перейти к нормальному профилю полёта. Выбор других параметров методики взлёта производить по номограммам РЛЭ.

Всем российским ВС, не имеющим в РЛЭ соответствующего раздела по малому шумному взлёту, и ВС иностранных типов производить взлёт с ВПП 05пр/23л процедуры NADP 1 (ICAO Doc 8168, том I, часть V, гл.3).

Taxiing controllers control the movement of ACFT about the aerodrome on frequency 119.0 MHz. Taxiing and towing are prohibited without permission of taxiing controller.

### 3. Apron. Taxiing during winter conditions.

Assistance of "Follow-me" vehicle can be requested from the taxiing controller.

### 4. Taxiing limitations.

4.1 TWY A is 18.0m wide and has no strengthened shoulders.

4.2 The total width of TWY B and both strengthened shoulders is 25.0 m instead of 29.0 m.

4.3 The radius of junction of TWY A and RWY 05L/23R is 40m instead of 50m, that is less than normative.

4.4. Taxiing of An-12, Tu-134 and Il-18 aircraft along TWY A and Tu-154 aircraft along TWY B shall be carried out at reduced speed, strictly along the marking of TWY centre line.

4.5. Taxiing of An-12 and Il-18 ACFT along TWY A, B shall be carried out under inner engines power.

4.6 Taxiing of two ACFT with a wingspan not more than 35m is allowed within TWY B widening except for aircraft with low-mounted engines.

## URKK AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

### 1. General provisions.

1.1 Noise abatement procedures during take-off, climbing and approach phases shall be executed by crews of all ACFT.

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

1.3 Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of the ACFT engines failure during take-off and approach phases.

### 2. Restrictions.

For the purpose of noise abatement at Krasnodar/Pashkovskiy AD the procedures shall be carried out as in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual. And at the same time the following mandatory measures shall be applied:

2.1. Tu-154, Tu-134, Il-76, Il-62 types ACFT shall take off from RWY 23R only from the runway beginning (TWY H).

2.2 All Russian-made ACFT when taking off from RWY 05R/23L shall apply the piloting technique as in accordance with "The Noise Abatement Take-Off" section of the Aeroplane Flight Manual. Noise abatement shall be achieved owing to climbing after lift-off along the steepest path with subsequent chop throttling of engines to power below the nominal condition and climbing under this power at constant speed ( $V_2+20$ ) and with minimum permissible gradient.

At a distance of 5.0-5.5 km from the beginning of take-off run the crew shall throttle the engines to power providing rate of climb 3-4 m/sec and after climbing to 900-1000 m the crew shall add engines power to a rated power and change to a normal flight profile. Other parameters of take-off technique shall be chosen according to the nomograms of the Aeroplane Flight Manual.

All Russian-made aircraft for which there is no section on noise abatement take-off in the Aeroplane Flight Manual relating to them, and aircraft of foreign types shall carry out take-off from RWY 05R/23L using NADP 1 (ICAO Doc 8168, volume I, Part V, Chapter 3).

2.3 При взлёте ВС с ВПП 05пр/23л с выходом на ОПРС Усть-Лабинск, Рязанская, Смоленская переход к профилю полёта с рекомендуемыми на картах вылета градиентами набора высоты производить на удалении 9 км после отрыва ВС.

2.4 При взлёте с ВПП 23л/пр выход на ОПРС Тихорецк выполнять левым разворотом через ДПРМ LD.

2.5 При взлёте ВС типа Ту-154, Ту-134, Ил-76, Ил-62 в дневное и ночное время суток, а также при взлётах остальных ВС в ночное время с ВПП 05пр разворот на ОПРС Рязанская и Смоленская производить на расстоянии 9 км от торца ВПП и радиусом разворота на ОПРС Смоленская не менее 4.5 км.

2.6 Всем ВС при посадке использовать приёмы пилотирования со снижением шума:

- все двигатели работают в одинаковом режиме;
- закрылки установлены в минимально безопасное положение.

2.7 При посадке с обоими курсами по возможности не использовать реверс тяги, особенно в ночное время.

2.8 Рекомендуется использовать для взлёта ВПП 05л/05пр при рабочем курсе  $227^\circ$ , если предельно-допустимая попутная составляющая ветра не превышает установленных ограничений по РЛЭ данного типа ВС и воздушные суда, следующие с посадкой на АД Краснодар/Пашковский, находятся на удалении не менее 100 км. Решение о работе по указанному варианту взлёта принимает руководитель полётов. Выход ВС из района АД в данном случае производится согласно схемам, установленным для рабочего курса.

2.9 В период от 2200 до 0700 часов местного времени запрещается взлёт с ВПП 23пр и посадка на ВПП 05л всем ВС, кроме вертолётов.

## УРКК АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

В районе аэродрома Краснодар/Пашковский полеты выполняются по ППП и ПВП.

### Процедуры полетов по ППП в районе 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 метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

### Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома.

а) для соответствующего полета представляется план полета;

б) разрешение органа ОВД запрашивается у АДП;

в) отклонения от разрешения (выданного ранее) органом ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

д) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;

2.3 After take-off of aircraft from RWY 05R/23L with further passing Ust-Labinsk, Ryazanskaya, Smolenskaya NDB, the change to flight profile using the climb gradients recommended on SID charts shall be made at 9 km after aircraft lift-off.

2.4 After take-off of aircraft from RWY 23L/R proceed to Tikhoretsk NDB turning left via LD.

2.5 After take-off of Tu-154, Tu-134, Il-76, Il-62 types aircraft in the day-time and in the night-time and also after take-off of other aircraft in the night-time from RWY 05R the turn towards Ryazanskaya or Smolenskaya NDB shall be carried out at 9 km from RWY extremity with a radius of turn to Smolenskaya NDB of not less than 4.5 km.

2.6 All aircraft shall use the following noise abatement piloting technique during approach phase:

- all engines shall operate at the same power;
- the flaps shall be set at minimum safe position.

2.7 During landing on both headings the crews, as far as possible, shall not apply reverse thrust especially in the night-time.

2.8 It is recommended to use RWY 05L/R for take-off when runway-in-use heading is  $227^\circ$  if a maximum permissible tail wind component does not exceed the restrictions established by the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft type and the aircraft proceeding for landing at Krasnodar/Pashkovskiy AD are at a distance of not less than 100 km. The decision on carrying out the indicated take-off variant shall be taken by a flight manager. The exit of aircraft out of TMA in this case shall be executed according to charts established for the runway-in-use heading.

2.9 Between 2200-0700 local time it is prohibited to take off from RWY 23R and land on RWY 05L for all aircraft, except helicopters.

## URKK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

Flights within Krasnodar/Pashkovskiy TMA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR) and Visual Flight Rules (VFR).

### IFR flight procedures within TMA.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation with 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, aeronautical 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.

### VFR flight procedures within TMA.

а) The flight plan shall be submitted for the flight concerned;

б) ATS unit clearance for the flight shall be requested from aerodrome control tower;

в) deviations from ATS unit clearance (issued earlier) may only be made when prior permission has been obtained;

д) the flight shall be conducted with a vertical visual reference to the ground ;

д) осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера УВД, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

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

#### **Радиолокационные процедуры в районе аэродрома.**

Радиолокационное наведение в районе аэродрома не применяется. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а при необходимости устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по КСА УВД. На предпосадочной прямой в секторе  $\pm 15^\circ$  относительно осей ВПП с расстояния 20 км от их торцов и до ДПРМ радиолокационный контроль осуществляется при помощи диспетчерских радиолокаторов.

#### **УРКК АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома Краснодар/Пашковский обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц.

Наличие водоемов: Краснодарское, Октябрьское, Шапшугское, Шанджийское водохранилища, р. Кубань, рисовые чеки (с конца апреля до сентября), озеро Карасун, лес, затопляемый в половодье у н.п. Адами и ст. Васюринской, оросительные системы;

- животноводческих, рыбоводных и прочих хозяйств;
- совхозных полей, окружающих аэродром, фруктовых садов,
- климатические условия способствуют сосредоточению в районе аэродрома различных видов птиц (сизых голубей, грачей, серых ворон, чаек, скворцов, сов и др. птиц).

Наибольшую опасность представляют утренние (с 5 до 9 ч), вечерние (с 17 до 20 ч) и сезонные перелеты птиц (местное время).

Через район аэродрома протекает один из крупнейших на Европейской территории России путей сезонных миграций перелетных птиц. Основной фронт их пролета, шириной до 50 км, проходит вдоль русла р. Кубань, весной на запад и осенью на восток.

Основная масса перелетных птиц мигрирует днем на высотах до 500 м, частично - до 1.5-3 км, а ночью - 300-3000 м. Лишь в отдельных случаях пролет гусей, лебедей и уток может проходить на высотах до 5-6 км.

Во время остановок на отдых в районе аэродрома перелетные птицы - водоплавающие часто мигрируют между водоемами от Октябрьского водохранилища на Краснодарское водохранилище и обратно на высоте 200-500 м с 5 до 8 часов и с 17 до 22 часов (местное время).

e) two-way radio communication shall be maintained on established frequency .

A change from IFR flight to VFR flight shall be executed only with controller's permission, however it is prohibited for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flights without pilot's agreement.

The pilot-in-command must follow VFR and timely report ATS unit (flight management unit) the necessity of changing to IFR flight.

#### **Radar procedures within TMA.**

Radar vectoring in TMA is not applied. For air traffic flow management the controllers of ATS units give instructions to reach definite flight levels (heights) and, if necessary, set courses for the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar control over aircraft flights in TMA is provided by ATC automated system. Radar control is provided by SRE on final in sector of  $\pm 15^\circ$  relative to RWY centre line from a distance of 20 km from RWY extremities up to LOM.

#### **URKK AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.**

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

The existence of the Krasnodarskoye, Oktyabrskoye, Shapshugskoye, Shandzhiyskoye water reservoirs, the Kuban river, rice fields (from the end of April till September), the Karasun lake, forest being flooded during flood-time near Adami settlement and Vasyurinskaya railway station, irrigation systems;

- cattle-breeding, fish and other farms,
- state farm fields surrounding the aerodrome, orchards;
- climatic conditions favour the concentration of various kinds of birds (pigeons, rooks, grey crows, gulls, starlings, owls and others) around the aerodrome.

Morning (from 0500 till 0900 local time), evening (from 1700 till 2000 local time) and seasonal migrations of birds present the greatest hazard.

One of the largest routes of seasonal bird migration on the European territory of Russia passes across TMA. The main front of bird flight (up to 50 km wide) lies along the Kuban river-bed westbound in spring and eastbound in autumn.

The majority of birds migrate in the day-time at heights up to 500 m, partly - up to 1.5-3 km, at night at heights 300-3000 m. Only in some cases the flight of geese, swans and ducks may occur at heights up to 5-6 km.

During the stops for the rest in the vicinity of the aerodrome waterfowl birds often migrate between water reservoirs from the Oktyabrskoye reservoir to the Krasnodarskoye reservoir and backwards at heights 200-500 m from 0500 till 0800 and from 1700 till 2200 local time.

В указанные периоды времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также, наборе высоты и снижении.

Визуальный контроль за орнитологической обстановкой в секторе взлета и посадки осуществляется диспетчерами СДП.

При обнаружении птиц диспетчер СДП информирует о них экипажи ВС, а в случаях высокой концентрации птиц, представляющих опасность для полетов ВС - руководителя полетов аэродрома, который при необходимости принимает решение о временном прекращении полетов и сообщает для принятия мер по отпугиванию птиц сменному инженеру аэродромной службы.

During the above mentioned periods pilots are recommended to switch on landing lights when flying in TMA, during take-off, approach and also during climbing and descending.

Visual control for the ornithological situation in take-off and landing sectors is carried out by tower controllers.

In case of birds detection tower controller shall inform the crews about, and in cases of high concentration of birds presenting hazard for aircraft flights he shall inform the aerodrome flight manager who, if deemed necessary, makes a decision to suspend flights temporarily and inform shift engineer of aerodrome service on the matter to take measures for frightening of birds.