

УХВВ
UHWW

АД 2.1
AD 2.1

ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УХВВ ВЛАДИВОСТОК/Кневичи
UHWW VLADIVOSTOK/Knevichi

УХВВ
UHWW

АД 2.2
AD 2.2

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	432353с 1320856в. Между ВПП в центре 432353N 1320856E. Between the RWY in the centre
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	38 км СВ г. Владивостока, 4 км СЗ г. Артема 38 KM NE of Vladivostok, 4 KM NW of Artem
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	18 м/25°С 18 M/25°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	10°З 10°W
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Международный аэропорт Владивосток», Россия, 692756, Приморский край, г. Артём, ул. Владимира Сайбея, 41, аэропорт Joint stock company "Vladivostok International Airport", Airport, 41, Ulitsa Vladimira Saybelya, Artem, Primorskiy Krai, 692756, Russia Тел./Tel.: (423) 230-69-99 Факс/Fax: (423) 230-69-06 SITA: VVOABXH E-mail: via@vvo.aero AFS: УХВВАПБФ, УХВВАПЦС, УХВВАПТЗ (Брифинг) UHWWAPBF, UHWWAPCS, UHWWAPTZ (Briefing)
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УХВВ
UHWW

АД 2.3
AD 2.3

ЧАСЫ РАБОТЫ.
OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 2300-0700 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 2300-0700 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 AIS по инструктажу 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.	ОБД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с Пн 0700–0900 АД закрыт Вне регламента прием/выпуск ВС, обеспечение запасным по согласованию AD OPR HR: H24 MON 0700–0900 AD closed. Outside AD OPR HR ACFT arrival/departure, AD is AVBL as al- ternate by coordination 2. Тм= UTC+10 час. LT= UTC+10 HR

УХВВ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UHWW AD 2.4 HANDLING 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 to Jet A-1), RT/MS-8P
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность 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 repair base
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Гостиницы Hotels	Имеется AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, больницы в г. Артёме Aidpost at Airport Terminal, rest room, hospitals in Artem
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банкомат, почтовое отделение Bancomat, Post Office
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УХВВ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UHWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 9 для ВПП 07П/25Л H24, CAT 9 for RWY 07R/25L
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

УХВВ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UHWW AD 2.7 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

УХВВ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
UHWW АД 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон A/Apron A MC/Stand: 1-11, 23-23B – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 63/R/A/W/T 12-22A – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 44/R/A/W/T 24-25 – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 57/R/B/W/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A – 23 М, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 57/R/B/W/T C – 23 М, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 57/R/B/W/T M – 23 М, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 57/R/B/W/T P – 23 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 81/F/D/W/T R – 32 М, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 63/R/A/W/T S – 32 М, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 63/R/A/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров ACL location and elevation	На ВПП 07П/25Л On RWY 07R/25L
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УХВВ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UHWW АД 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Осевая линия на всех РД Taxiway centre line on all taxiways
2.	Маркировочные знаки и 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, знаки схода с ВПП на 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, RWY exit signs
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	Имеются на РД А, С, М AVBL on TWY A, C, M
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УХВВ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UHWW АД 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	
07/Взл/ТКО 25/Подх/АРСН	KPM LOC	15 М*	432423.2N 1321021.9E	Гора Mountain	317 М	433120.6N 1320546.3E	* маркировано * marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system
	Антенна Antenna	16 М*	432422.9N 1321022.8E	Гора Mountain	442 М	433012.8N 1320848.9E	
25/Взл/ТКО 07/Подх/АРСН	Мачта Mast	23 М*	432308.8N 1320716.4E	Гора Mountain	360 М	433004.3N 1321527.5E	
	Автомобиль Vehicle	19 М*	432308.4N 1320716.3E	Гора Mountain	320 М	432951.4N 1321518.5E	
	Здание Building	22 М*	432307.7N 1320713.7E	Гора Mountain	324 М	432944.0N 1320425.1E	

1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
25/Взл/ТКО 07/Подх/APCH	Мачта Mast	23 M*	432307.7N 1320716.5E	Столб ЛЭП Power line	423 M*	432939.8N 1321036.5E	* маркировано * marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system
	Маркер БПРМ MKR LMM	22 M*	432307.5N 1320715.9E	Столб ЛЭП Power line	426 M*	432939.2N 1321033.5E	
	Здание Building	19 M*	432307.3N 1320712.7E	Гора Mountain	410 M	432938.7N 1321422.5E	
	Здание Building	21 M*	432306.7N 1320717.2E	Гора Mountain	280 M	432929.0N 1321345.2E	
	Мачта БПРМ Mast LMM	24 M*	432306.5N 1320716.4N	Гора Mountain	200 M	432913.1N 1321542.3E	
	АРП ADF	24 M*	432306.5N 1320713.4N	Гора Mountain	200 M	432903.4N 1321247.5E	
	Антенна Antenna	23 M*	432303.8N 1320705.7E	Гора Mountain	200 M	432901.6N 1321623.2E	
	Рельеф Relief	23 M	432302.3N 1320710.5E	Гора Mountain	280 M	432855.4N 1321429.2E	
	Рельеф Relief	27 M	432257.0N 1320703.4E	Гора Mountain	227 M	432737.5N 1320028.6E	
	Рельеф Relief	24 M	432259.9N 1320706.4E	Гора Mountain	254 M	432703.2N 1320425.7E	
	KPM LOC	21 M*	432307.5N 1320717.3E	Гора Mountain	268 M	432559.0N 1315929.9E	
				Гора Mountain	292 M	432505.4N 1320106.2E	
				Гора Mountain	240 M	432502.4N 1320320.1E	
				Гора Mountain	287 M	432454.8N 1320258.2E	
				Гора Mountain	280 M	432452.1N 1320243.4E	
				Гора Mountain	280 M	432442.0N 1320216.3E	
				Гора Mountain	240 M	432438.7N 1320251.3E	
				Антенна Antenna	22 M*	432418.2N 1320955.7E	
				Гора Mountain	200 M	432406.4N 1320202.5E	
				Локатор Radar	27 M*	432346.0N 1320905.5E	
				Здание Building	22 M*	432345.7N 1320907.2E	
				Автомобиль Vehicle	27 M*	432345.7N 1320906.5E	
				Опора ЛЭП Electric pole	42 M*	432344.3N 1321111.0E	
				Антенна Antenna	23 M*	432344.2N 1320902.4E	
	Мачта освещения Lighting mast	65 M*	432343.8N 1320928.7E				
	Антенна Antenna	19 M*	432343.4N 1320900.5E				
	Опора ЛЭП Electric pole	187 M*	432340.8N 1321835.8E				
	Опора ЛЭП Electric pole	226 M*	432337.8N 1321837.5E				
	Антенна Antenna	19 M*	432329.4N 1320755.0E				
	Опора ЛЭП Electric pole	71 M*	432317.3N 1321214.5E				
	Опора ЛЭП Electric pole	205 M*	432305.3N 1321840.6E				

1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
25/Взл/ТКО 07/Подх/АРСН				Опора ЛЭП Electric pole	236 М*	432300.1N 1321841.2E	* маркировано * marked/LGTD
				Мачта связи Mast	93 М*	432209.0N 1320955.0E	Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system
				Мачта связи Mast	88 М*	432207.6N 1320955.1E	
				Мачта связи Mast	109 М*	432119.4N 1321008.9E	
				Гора Mountain	180 М	432106.0N 1321310.0E	
				Ретранслятор Retransmitter	304 М*	432028.0N 1321222.4E	
				Мачта связи Mast	293 М*	432012.1N 1321210.2E	
				Мачта ПРЦ Mast	291 М*	431946.2N 1321028.5E	
				Мачта связи Mast	296 М*	431944.7N 1321030.8E	
				Гора Mountain	240 М	431859.7N 1321427.4E	
				Антенна Antenna	482 М*	431708.3N 1320931.6E	
				Гора Mountain	204 М	431643.4N 1320614.9E	

УХВВ
UHHW

АД 2.11
AD 2.11

ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Владивосток Vladivostok
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	Владивосток 9, 24 часа Vladivostok 9, 24 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	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. Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	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	ППМ спутниковой информации об облаках APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, СДП, ДПР APP, Radar, TWR, GND
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УХВВ
UHHW

АД 2.12
AD 2.12

ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП Волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
07R	061°01' 071°	3500x60	PCN 57/R/B/W/T Concrete	432321.37N 1320750.31E — —	THR 9.8 M
25L	241°02' 251°	3500x60	PCN 57/R/B/W/T Concrete	432416.35N 1321006.47E — —	THR 13.3 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system

УХВВ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UHWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
07R	3500	3900	3500	3500	нет/NIL
От РД С/ from TWY C	2500	2900	2500	—	нет/NIL
25L	3500	3900	3500	3500	нет/NIL

УХВВ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UHWW AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней приближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет огра- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протя- женность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
07R	HIALS CAT I 900 M	зеленые green	PAPI Left/3° 00'	нет NIL	3500 M, 15 M 2600 M white next 600 M red/white last 300 M red	3500 M, 60 M 2900 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
25L	HIALS CAT II 900 M	зеленые green	PAPI Left/3° 00'	900 M	3500 M, 15 M 2600 M white next 600 M red/white last 300 M red	3500 M, 60 M 2900 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

УХВВ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UHWW AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

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

УХВВ
UHHW

АД 2.16
AD 2.16

ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	Вертолетная площадка H1 – на РД S – 432407.19N 1321012.84E Вертолетная площадка H2 – на пересечении РД М и РД R 432356.70N 1320939.30E Вертолетная площадка H3 – на пересечении РД М и РД Р 432351.05N 1320925.51E – Helipad H1 – on TWY S – 432407.19N 1321012.84E, Helipad H2 – on TWY M and TWY R intersection 432356.70N 1320939.30E Helipad H3 – on TWY M and TWY P intersection 432351.05N 1320925.51E –
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	H 1 – 11.8 М H 2 – 19.8 М H 3 – 19.8 М
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	H 1 – круг диаметром 18 м, бетон, PCN 63/R/A/W/T, маркирована H 2 – круг диаметром 18 м, бетон, PCN 57/R/B/W/T, маркирована H 3 – круг диаметром 18 м, бетон, PCN 57/R/B/W/T, маркирована H 1 – a circle with a diameter of 18 M, Concrete, PCN 63/R/A/W/T, marked H 2 – a circle with a diameter of 18 M, Concrete, PCN 57/R/B/W/T, marked H 3 – a circle with a diameter of 18 M, Concrete, PCN 57/R/B/W/T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	H 1 - 151°/161° для посадки, 331°/341° для взлета H 1 - 151°/161° for LDG, 331°/341° for TKOF H 2 – 240°/251° и 060°/071° для взлета и посадки H 2 – 240°/251° и 060°/071° for TKOF and LDG H 3 – 241°/251° и 061°/071° для взлета и посадки H 3 – 241°/251° и 061°/071° for TKOF and LDG
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	H 1 – магнитный пеленг ограничительного сектора 252°-070° H 1, H 2, H3 – пригодны для взлета и посадки вертолетов с диамет- ром несущего винта не более 22 м, а также для вер- толетов с лыжным шасси Регламент работы в светлое время суток. Система координат ПЗ-90.02 H 1 – MAG BRG of limiting sector 252° - 070° H 1, H 2, H3 – are AVBL for TKOF and LDG of HEL with diameter of the main rotor not exceeding 22 M and also for HEL having ski equipped landing gear AD OPR HR – in the day time PZ-90.02 coordinate system

УХВВ
UHW

АД 2.17
AD 2.17

ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Владивосток / Кневичи диспетчерская зона Vladivostok / Knevichi CTR: 434507N 1322429E – 432524N 1324130E – 430424N 1314936E – 432418N 1313450E – 434507N 1322429E Владивосток / Кневичи диспетчерский район 1 Vladivostok / Knevichi CTA 1: 434943N 1323542E – далее направо по дуге окружности радиусом 60 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 KM centred at (432354N 1320848E) до/то 431959N 1312445E – 432418N 1313450E – 434507N 1322429E – 434943N 1323542E Владивосток / Кневичи диспетчерский район 2/ Vladivostok / Knevichi CTA 2 441200N 1330700E – 435300N 1331500E – 432400N 1332100E – 422530N 1321112E – 422212N 1314000E – 423300N 1311300E – 425100N 1305330E – далее по государственной границе до / then along the state border to 4314 00N 1311148E - 441200N 1330700E	
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Владивосток диспетчерская зона / CTR - от поверхности земли до 1500 м AMSL / GND – 1500 M AMSL Владивосток диспетчерский район 1 / Vladivostok CTA 1 - от 1500 м AMSL до FL080 / 1500 M AMSL to FL080 Владивосток диспетчерский район 2 / Vladivostok CTA 2 - от FL080 до FL220 / from FL080 to FL220	
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C	
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Владивосток-Подход, Круг, Старт Vladivostok-Approach, Radar, Tower	рус., англ. RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	—/(1800) м —/(1800) M	
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system	

УХВВ
UHW

АД 2.18
AD 2.18

СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all units		121.500 124.000	H24 O/R	Emergency FREQ Reserve FREQ
ДПП APP	Владивосток-Подход Vladivostok-Approach	124.700	к/с H24	От FL080 до FL220* From FL080 to FL220*
ДПК Radar	Владивосток-Круг Vladivostok- Radar	119.500	к/с H24	От земли до FL200 включительно** GND-FL200 inclusive**
СДП TWR	Владивосток-Старт Vladivostok- Tower	119.500	к/с H24	
ДПР GND	Владивосток-Руление Vladivostok- Ground	121.700	к/с H24	
АТИС ATIS	Владивосток–АТИС Vladivostok–ATIS	125.100 127.800	к/с H24	RUS ENG
Коммерческий канал Commercial channel	Владивосток-Транзит Vladivostok-Transit	131.800	к/с H24	RUS
	Владивосток–Сервис Vladivostok-Service	118.300	к/с H24	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing

в границах/within:

* – 441200N 1330700E – 435300N 1331500E – 432400N 1332100E – 422530N 1321112E – 422212N 1314000E – 423300N 1311300E – 425100N 1305330E – далее по государственной границе до / then along the state border to 431400N 1311148E – 441200N 1330700E
Система координат ПЗ-90.02
PZ-90.02 coordinate system

в границах/within:

** – 434943N 1323542E – далее направо по дуге окружности радиусом 60 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 KM centred at (432354N 1320848E) до/то 431959N 1312445E – 432418N 1313450E – 434507N 1322429E – 434943N 1323542E
Система координат ПЗ-90.02
PZ-90.02 coordinate system

УХВВ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UHWW AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVORDME	КН KN	110.6	к/с H24	432303.2N 1320706.2E	30 M	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
KPM 25Л ILS кат II (10°3/—) LOC 25L ILS CAT II (10°W/—)	ИЛН ILN	110.1	к/с H24	432307.9N 1320717.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 25Л GP 25L		334.4	к/с H24	432415.2N 1320952.6E		3°00', RDH 15.3 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 25Л DME 25L	ИЛН ILN	110.1	к/с H24	432415.2N 1320952.6E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 25Л DME 25L	ВДТ WDT	108.2	к/с H24	432430.7N 1321030.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 25Л NDB/MKR 25L	ЛН LN	368	к/с H24	432429.9N 1321039.9E		071°MAG/0.86 KM to RWY 25L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
KPM 07П ILS кат I (10°3/—) LOC 07R ILS CAT I (10°W/—)	ИЛС ILS	109.3	к/с H24	432422.7N 1321022.3E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 07П GP 07R		332.0	к/с H24	432329.8N 1320800.1E		3°00', RDH 16.1 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 07П DME 07R	ИЛС ILS	109.3	к/с H24	432329.8N 1320800.1E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 07П LOM 07R	ЛС LS	630	к/с H24	432155.2N 1320417.1E		251°MAG/5.49 KM to RWY 07R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 07П LMM 07R	Л L	295	к/с H24	432307.4N 1320715.7E		251°MAG/0.89 KM to RWY 07R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецмашинами.

При любых условиях на аэродроме, по требованию экипажа, обеспечивается лидирование ВС автомобилем сопровождения: при отправлении ВС с момента выруливания с МС до линии предварительного старта на РД; при посадке ВС с момента освобождения критической зоны ILS на РД до МС на перроне.

2. Руление на места стоянки и с них

Руление и буксировка ВС производятся по установленной маркировке.

Перрон А:

Руление ВС на МС 1–11 выполняется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Выруливание с МС 1–11, кроме МС 5С и 5Е, выполняется буксировкой. Выруливание с МС 5С и 5Е выполняется на тяге собственных двигателей.

Установка ВС на МС 10 возможна буксировкой хвостом к аэровокзалному комплексу.

Руление ВС на МС и выруливание ВС с МС 12–23 выполняется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Установка ВС на МС 24–25 выполняется буксировкой.

Руление ВС с МС 24, 25 выполняется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

**Запуск двигателей и руление:**

Поочередный запуск двигателей на перроне выполняется по разрешению диспетчера Руления в зонах запуска 1–5.

Разрешается запуск одного двигателя в процессе буксировки в зону запуска по согласованию с ИТС.

Ответственность за соблюдение мер безопасности возлагается на выпускающего старшего специалиста ИТС.

Зоны запуска двигателей:

Зона запуска 1 – на траверзе МС 4;

Зона запуска 2 – на траверзе МС 6А;

Зона запуска 3 – на траверзе МС 10;

Зона запуска 4 – на траверзе МС 15;

Зона запуска 5 – на траверзе МС 19.

Зоны запуска обозначены дневной маркировкой белого цвета в виде круга D=1 м и надписи «ЗОНА ЗАПУСКА».

Установка ВС в зоне запуска – строго по осевой линии руления перрона, в направлении движения в зависимости от обстановки движения ВС на аэродроме.

Рулением ВС по примыкающим РД R, S на перрон до МС руководит диспетчер Руления на частоте 121.700 МГц.

Без разрешения диспетчера Руления буксировка и руление ВС на перроне – ЗАПРЕЩЕНЫ.

Выруливание ВС с МС и заруливание на МС выполняются по указаниям ИТС.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing by special vehicles.

Escorting of aircraft by a "Follow-me" vehicle shall be provided under any conditions at the aerodrome, by a flight crew's request: during departure of aircraft from the moment of taxiing out of the stand to the runway-holding position on the taxiway; after landing of aircraft from the moment of vacating ILS critical area on the taxiway to the stand on the apron.

2. Taxiing to and from stands

Taxiing and towing shall be carried out along the established marking.

Apron A:

Taxiing of aircraft into stands 1-11 shall be carried out under own engines power or by towing.

Taxiing out of stands 1–11 (except stands 5C and 5E) shall be carried out by towing. Taxiing out of stands 5C and 5E shall be carried out under own engines power.

Parking onto stand 10 is possible by towing with a tail towards the Terminal.

Taxiing into/out of stands 12-23 shall be carried out under own engines power or by towing.

Parking onto stands 24–25 shall be carried out by towing.

Taxiing out of stands 24, 25 shall be carried out under own engines power or by towing.

Engines start-up and taxiing:

Successive engines start-up on the apron shall be carried out by permission of GND controller in start-up areas 1-5.

Start-up of one engine is allowed in the process of towing to the start-up area by coordination with the engineering technical service.

The responsibility for the observance of safety measures is placed on the duty senior specialist of the engineering technical service.

Engines start-up areas:

Start-up area 1 – abeam stand 4;

Start-up area 2 – abeam stand 6A;

Start-up area 3 – abeam stand 10;

Start-up area 4 – abeam stand 15;

Start-up area 5 – abeam stand 19.

Engines start-up areas are marked by day white marking as a circle with a diameter of 1 m and lettering "START-UP AREA".

Parking of aircraft onto the start-up area shall be carried out strictly along the taxi guide line of the apron in the direction of movement depending on the ground movement situation at the aerodrome.

Taxiing of aircraft along the adjoining TWY R, S onto the apron to the stands shall be controlled by GND controller on frequency 121.700 MHz.

Towing and taxiing of aircraft on the apron without GND controller's permission are PROHIBITED.

Taxiing of aircraft into/out of the stands shall be carried out by the instructions of the engineering technical service.

Руление по воздуху разрешено только за машиной сопровождения.

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

ВС АОН выполняют руление на МС, определенные для указанных ВС.

4. Зона стоянки для вертолетов

←

Руление вертолетов всех типов производится только по рулежным дорожкам при постоянной видимости впереди расположенных ориентиров. В случае невозможности руления из-за ограничений по ветру или по другим причинам осуществляется буксировка вертолетов.

Проба двигателей осуществляется в процессе контрольного висения на ИВПП и на вертолетных площадках H1, H2 и H3.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Обработка противообледенительной жидкостью

Обработка противообледенительной жидкостью производится на МС 22-25.

Во время противообледенительной обработки ВС: Ан-124, B747, B777, А-330, Ил-96, Ил-86 на МС 23А, руление ВС по перронной РД напротив МС 23А – ЗАПРЕЩЕНО, а МС 22 – не занимается.

УХВВ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Ограничения

1. Ограничения на взлет

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты 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 одного из двигателей.

1.4 Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра разрешается согласно РЛЭ ВС.

1.5 Изменение направления полета (курса) воздушного судна после выполнения взлета допускается только после достижения высоты (200) м.

1.6 Выполнение разворота воздушного судна с высоты (200) м производится с креном 25° или угловой скоростью разворота 3°/сек.

1.7 Минимальная скорость установившегося набора высоты не должна быть меньше V_{2+20} км/ч или меньше предписанной в РЛЭ воздушного судна, если она имеет большее значение.

1.8 Соблюдение минимальной скорости набора высоты не требуется, если это приводит к превышению минимально допустимого угла атаки.

1.9 Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока:

- воздушное судно не достигнет высоты (300) м;

Air taxiing shall be carried out after the "Follow-me" vehicle only.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

General aviation aircraft shall carry out taxiing onto the stands designated for the given aircraft.

4. Parking area for helicopters

Taxiing of helicopters of all types shall be carried out only along the taxiways under permanent visibility of landmarks located ahead. If unable to taxi due to wind restrictions or other reasons, then towing of helicopters shall be carried out.

Engines run-up shall be carried out in the process of control hovering on the runway and on the helipads H1, H2 and H3.

5. Apron – taxiing during winter conditions

De-icing treatment with de-icing fluid

De-icing treatment with de-icing fluid shall be carried out on stands 22-25.

During de-icing treatment of An-124, B747, B777, A-330, Il-96, Il-86 ACFT on stand 23A, taxiing of ACFT along the apron TWY opposite stand 23A is PROHIBITED, and stand 22 must not be occupied.

UHWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Restrictions

1. Take-off restrictions

1.1 Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be carried out by crews of all aircraft.

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

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

1.4 Take-off of aircraft with tail-wind component shall be allowed according to the Aeroplane Flight Manual.

1.5 Change of aircraft flight course after take-off is permitted only after reaching (200) m.

1.6 Aircraft turn at (200) m shall be carried out with 25° bank or with angular turn rate 3°/sec.

1.7 The minimum indicated air speed during established climb shall not be less than V_{2+20} km/h or less than that prescribed by the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft if it has greater value.

1.8 The maintenance of the minimum indicated air speed of climb is not required if it brings to exceeding of the minimum admissible angle of attack.

1.9 The reduction of engines power shall not be applied until:

- aircraft reach (300) m;

- установленный стандартный режим мощности не позволит ВС с максимальной сертифицированной взлетной массой поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 4% при скорости, указанной выше в п.п. 1.7 и 1.8;

- траектория взлета, как при всех работающих двигателях, так и с учетом возможности отказа двигателя и периода времени, требуемого для развития полной мощности оставшимися двигателями, не обеспечивает пролет всех препятствий, находящихся под траекторией полета с достаточным запасом.

1.10. Специальные процедуры взлета

Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них (ICAO Doc 8168, том I, часть VII, гл.3).

2. Ограничения на посадку

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

2.2 При наличии специальных метеорологических условий, например при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д., в секторах подхода и захода на посадку командир корабля может отклониться от положений п. 2.1, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

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

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

- при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 120 м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

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

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

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

2.4 При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже угла наклона глисады ILS не разрешается.

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

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

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

2.8 Посадка воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра разрешается согласно РЛЭ ВС.

- established standard power mode enables aircraft with maximum certified take-off mass to maintain established climb gradient not less than 4% at rate indicated above in items 1.7 and 1.8;

- take-off path provides overflying of all obstacles located under flight path with sufficient clearance both when all engines are normally operating and also taking into account possible engine failure and time period necessary for development of full power by remaining engines.

1.10 Special take-off procedures

The crews of aircraft shall apply two special take-off procedures: NADP 1 and NADP 2, and the pilot-in-command may use any of them for reaching necessary effect (ICAO Doc 8168, Volume I, Part VII, Chapter 3).

2. Landing restrictions

2.1 Noise abatement procedures during approach phase shall be carried out by crews of all aircraft.

2.2 In case of extreme weather conditions, such as considerable wind speed, cumulo-nimbus clouds etc., in arrival and approach sectors, the pilot-in-command may deviate from provisions of para 2.1 if it deemed necessary for safety reasons.

2.3 Noise abatement procedures above the overflown terrain shall not be carried out:

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

- under meteorological conditions when ceiling is less than 120 m or horizontal visibility is less than 1800 m;

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

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

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

2.4 During instrument as well as visual approach flying below the ILS glide path angle is not allowed.

2.5 No noise abatement procedures shall prescribe to exceed the indicated air speed of descent.

2.6 Displacement of RWY threshold shall not be used as a noise abatement measure.

2.7 "Air-Ground" communication shall be reduced to a minimum in order not to distract the crew's attention while carrying out noise abatement procedures.

2.8 Landing of aircraft with tail-wind component is allowed according to the Aeroplane Flight Manual.

2.9. Специальные процедуры захода на посадку на ВПП 25Л

2.9.1 Процедура захода на посадку заключается в том, что к моменту выхода воздушного судна на расстояние 28 ± 3 км от места приземления экипаж должен выполнять полет на высоте (1200) м, выдерживая приборную скорость полета 400 км/ч и направление полета, позволяющие выйти в зону действия KPM ILS, обеспечивающего заход на посадку на ВПП 25Л.

2.9.2 В точке 25 км экипаж выпускает средства механизации крыла в промежуточное положение $15^\circ - 30^\circ$ (приборные скорости полета и углы отклонения средств механизации устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и его массы), уменьшает приборную скорость полета до 320 ± 20 км/ч с целью входа в зону действия курсового и глиссадного радиомаяков на расстоянии 23 км от места приземления воздушного судна, выдерживая высоту полета (1200) м.

2.9.3 После входа в глиссаду и начала снижения по ней экипаж воздушного судна продолжает уменьшать приборную скорость полета до 300 ± 10 км/ч к моменту выхода воздушного судна на высоту (400) м на расстоянии около 9 км от точки приземления выпускает шасси.

2.9.4 На высоте полета не ниже (350) м экипаж довыпускает средства механизации в посадочное положение и до достижения высоты (200) м и расстояния 5 км от точки приземления заканчивает стабилизацию воздушного судна в посадочной конфигурации на скорости конечного этапа захода на посадку.

2.9.5 С высоты (200) м и расстояния 5 км от точки приземления воздушное судно должно быть полностью стабилизировано и экипаж до момента приземления выдерживает приборную скорость конечного этапа захода на посадку с учетом массы воздушного судна.

(Процедура выполняется для ВС с доработанной сигнализацией шасси и механизации по методике захода на посадку с поздним выпуском шасси и механизации).

2.9 RWY 25L special approach procedures.

2.9.1 The approach procedure is as follows: by the moment of aircraft reaching a distance of 28 ± 3 km from touchdown the flight crew shall proceed at height (1200) m maintaining IAS 400 km/h and flight direction enabling to intercept ILS LOC operational area providing RWY 25L approach-to-land.

2.9.2 At a distance of 25 km the flight crew shall lower wing devices into intermediate position at $15^\circ - 30^\circ$ angle (IAS and angles of wing devices shall be set depending on aircraft type and mass), reduce IAS to 320 ± 20 km/h in order to intercept LOC and GP operational area and at a distance of 23 km from touchdown and maintain flight height of (1200) m.

2.9.3 After GP interception and commencing a descent the flight crew shall continue to reduce IAS to 300 ± 10 km/h for the moment of aircraft reaching height (400) m, lower gear at a distance of about 9 km from touchdown.

2.9.4 At flight height not below (350) m the flight crew shall complete wing devices setting into landing position and aircraft stabilization in landing configuration before reaching height (200) m at a distance of 5 km from touchdown at final approach speed.

2.9.5 At a height (200) m and at a distance of 5 km from touchdown the aircraft shall be completely stabilized and the flight crew shall maintain final approach IAS till touchdown taking into account aircraft mass.

(The procedure shall be carried out by aircraft with gear and wing devices signalling modified according to late lower gear and wing devices approach procedure).

**УХВВ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****Общие положения**

Если в соответствии с установленной процедурой не получено специальное разрешение от диспетчера Круга аэродрома Владивосток/Кневичи, полеты в пределах СТА 1 осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

Экипаж ВС РФ за 30-15 минут до расчетного времени прибытия должен выйти на связь на частоте Владивосток-Транзит 131.800 МГц с докладом об уточненном расчетном времени прибытия, наличии на борту маломобильных пассажиров, спецсредствах, а также об особенностях наземного оборудования ВС в аэропорту. А также для получения информации о номере и порядке установки ВС на МС.

Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерского района Владивосток 1

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.

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания над ОПРС Муравейка. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерского района Владивосток**Радиолокационное наведение и порядок следования**

Радиолокационное наведение в СТА 1 осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В СТА 1 радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ДРЛ. Радиолокационный контроль по посадочному радиолокатору осуществляется на посадочной прямой в секторе $\pm 15^\circ$ относительно оси ВПП, и удалении 20 км от торца ВПП 07П и 25 км от торца ВПП 25Л.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

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

UHWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**General**

If a special clearance from the Radar controller of Vladivostok/Knevichi aerodrome is not received as in accordance with the established procedure, flights within CTA 1 shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

The flight crew of the Russian Federation ACFT must contact Vladivostok-Transit on 131.800 MHz 30-15 minutes prior to the estimated time of arrival to report about the updated estimated time of arrival, presence of any non-mobile passengers, special facilities on board, about ACFT handling peculiarities at the airport, and also to obtain information about stand number and parking procedure.

Procedures for IFR flights within Vladivostok 1 CTA

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) according to the rules of vertical, longitudinal and lateral separation and with maintenance of established intervals.

The responsibility for providing of established intervals between aircraft and for assignment of safe flight level is imposed on the appropriate ATS units. Flight level change shall be carried out by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at the assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure etc.), the pilot has a right to change flight level at his own discretion and to report it immediately to ATS unit.

If it deemed necessary, for example, in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may be instructed to hold in the holding area over Muraveyka NDB. A change from IFR to VFR flights shall be carried out only by controller's clearance. It is prohibited to the controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flights without the pilot's agreement.

ATC surveillance procedures within Vladivostok CTA**Radar vectoring and sequencing**

Radar vectoring in CTA 1 shall be carried out by ATS unit providing a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the ATS units controllers instruct the flight crews to reach specified flight levels (heights) and also set courses to follow in order to provide separation intervals necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control in CTA 1 is provided by TAR. Radar control shall be provided by PAR on final in the sector of $\pm 15^\circ$ from RWY centre line at a distance of 20 km from RWY 07R extremity and of 25 km from RWY 25L extremity.

Surveillance radar approaches

SRA procedures are not applied.

Отказ связи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 настоящего AIP книга 1.

При потере радиосвязи после входа в СТА 1 экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера ОВД, в направлении ДПРМ. Снижение от ДПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, до эшелона перехода FL080, не выходя из зоны ожидания над аэродромом. После этого экипаж выполняет снижение и заход на посадку по схеме, установленной для данного навигационного средства.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200) м, или заданной высоте связь с «Владивосток-Круг» не установлена):

- командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от посадочной массы производит посадку на аэродроме Владивосток/Кневичи;

- командир воздушного судна следует с набором заданной диспетчером ОВД высоты(эшелона) согласно процедур выхода на аэродром первой посадки;

- командир воздушного судна следует с набором заданной диспетчером ОВД высоты (эшелона) согласно процедур выхода на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) на специально установленном для полета без связи эшелоне FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

Если по каким-либо причинам командир воздушного судна не может сразу произвести посадку на аэродроме Владивосток/Кневичи (не позволяет посадочный вес, метеосостояние), то он должен выполнять полет в зоне ожидания над аэродромом (двумя разворотами на 180°) на эшелоне FL090. После этого осуществляется снижение и заход на посадку по схеме, установленной для данного навигационного средства.

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

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

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку 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.

Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew (pilot) shall comply with radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 of the present AIP Book 1.

In case of radio communication failure after the entry into CTA 1 the flight crew (pilot) shall continue to proceed towards LOM at the last assigned flight level cleared by ATS unit controller. Descending from LOM shall be commenced at the estimated time of arrival (ETA) or as close as possible to ETA up to transition level FL080 without exit from the holding area over the aerodrome. After that the flight crew shall carry out descending and approach procedure established for specified navigation facility.

In case of radio communication failure after take-off (if at height (200) m or at assigned height the communication with "Vladivostok-Radar" is not established):

- the pilot-in-command shall continue to climb to the aerodrome traffic circuit height and proceed in accordance with instrument approach procedure, then land at Vladivostok/Knevichi aerodrome depending on aircraft landing mass;

- the pilot-in-command shall proceed climbing to the altitude (flight level) assigned by TWR controller according to the procedures of proceeding to the aerodrome of first landing;

- the pilot-in-command shall proceed climbing to the altitude (flight level) assigned by TWR controller according to the procedures of proceeding to the alternate aerodrome (selected while making the decision for departure) at one of flight levels FL140, FL150 or FL240, FL250 established for the flights without communication depending on flight direction.

If for any reasons the pilot-in-command cannot carry out landing at Vladivostok/Knevichi aerodrome at once (due to landing weight or meteorological conditions), aircraft shall hold over the aerodrome in the holding area (by two 180°-turns) at FL090. After that the flight crew shall carry out descending and approach procedure established for specified navigation facility.

In case of radio communication failure while climbing to the flight level (altitude) the pilot-in-command shall proceed at the last altitude (flight level) assigned by the controller to the compulsory reporting point of the exit corridor and after crossing it climb to the assigned flight level (in accordance with FPL, RPL).

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

In case of radio communication failure during IFR flight, when it is impossible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan. In this case the flight crew shall maintain the assigned flight level till joining radio navigation fix of the flight planned landing aerodrome and commence descending at the estimated time of arrival (ETA) or as close as possible to ETA indicated in the flight plan. Approach shall be carried out by instruments according to the procedure established for the specified navigation facility. Landing, as far as possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

Заход на посадку по схемам зональной навигации (RNAV), основанной на GNSS.

Подход и заход на посадку по схемам зональной навигации (RNAV), основанной на использовании GNSS, выполняется по запросу КВС и с разрешения диспетчера ОВД до пролета ПОД: DAGES, KESAN, SANAR.

Экипаж запрашивает разрешение на использование схем прибытия RNAV STAR у диспетчера ОВД "Владивосток - Подход", который после согласования с диспетчером ОВД "Владивосток - Круг", на основании анализа воздушной обстановки разрешает экипажу ВС выполнение полета по установленной схеме RNAV STAR с указанием точки входа в схему.

При входе в зону ответственности диспетчера ОВД "Владивосток - Круг", экипаж докладывает о выбранной схеме захода на посадку и продолжает полет по разрешенной схеме.

Диспетчер ОВД определяет оптимальный маршрут полета с использованием радиолокационного векторения на фиксированные точки на схемах RNAV STAR и разрешает экипажу ВС полет по данному маршруту.

Экипаж устанавливает соответствующую схему RNAV STAR или программирует указанный диспетчером ОВД маршрут следования по точкам RNAV STAR и выполняет пилотирование ВС в автоматическом режиме, при этом экипаж ВС должен быть готов по указанию диспетчера ОВД к немедленному изменению маршрута.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ выполнение захода на посадку по схеме RNAV STAR при отсутствии маршрутов захода на посадку RNAV STAR в базе данных бортового оборудования.

Командир ВС несет ответственность за:

- точное выдерживание схемы захода на посадку RNAV STAR;
- выдерживание установленных безопасных высот пролета препятствий на участках схемы;
- принятие решения о прекращении захода на посадку по RNAV STAR при неуверенности в достоверности информации, получаемой от спутников GNSS, сбоях в работе базы данных бортового оборудования;
- своевременный доклад о прекращении захода на посадку по RNAV STAR и переходе на продолжение захода на посадку по резервной системе.

При отказе оборудования RNAV (GNSS) и невозможности выдерживания маршрута зональной навигации, экипаж докладывает об этом диспетчеру ОВД.

Дальнейший подход выполняется по опубликованным схемам STAR или по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД, до выхода ВС в точку разворота на предпосадочную прямую.

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) для полетов по II категории ICAO

Руление ВС в условиях ограниченной видимости осуществляется за автомобилем сопровождения.

Лидирование ВС автомобилем осуществляется в случаях:

- в условиях видимости на ВПП менее 550 м;
- затруднения определения осевой линии руления ВС на РД и перроне из-за наличия осадков в виде снега, слякоти и т.п.

Лидирование ВС автомобилем сопровождения:

RNAV approach procedure based on GNSS

RNAV arrival and approach procedures based on GNSS shall be carried out by request of the pilot-in-command and by permission of the ATS controller before crossing CRP: DAGES, KESAN, SANAR.

The flight crew shall request a permission for using RNAV STAR procedures from "Vladivostok-Approach" controller who, after coordination with "Vladivostok-Radar" controller, on the basis of analysis of the air situation shall permit the flight crew to carry out the flight according to the established RNAV STAR procedure indicating the fix of joining the pattern.

When entering the area of responsibility of "Vladivostok-Radar" controller, the flight crew shall report about the chosen approach procedure and continue the flight along the cleared procedure.

The ATS controller shall determine the optimal flight route using radar vectoring to the fixes of RNAV STAR charts and permit the flight along this route for the flight crew.

The flight crew shall set the appropriate RNAV STAR procedure on GNSS receiver or programme the flight route by RNAV STAR fixes indicated by the ATS controller and shall execute piloting of aircraft in automatic mode, whereas the flight crew must be ready for the immediate change of the route by the ATS controller's instruction.

The execution of RNAV STAR procedures is **PROHIBITED** when they are absent in the aircraft database.

The pilot-in-command is responsible for:

- strict maintaining of RNAV STAR procedures;
- maintaining of the established safe obstacle clearances on different segments of the pattern;
- taking a decision to stop approach according to RNAV STAR procedure if unsure in authenticity of the information received from GNSS satellites, in cases of failures in operation of the aircraft database;
- timely report about stopping of approach according to RNAV STAR procedure and changing over to the alternate approach procedure.

In case of a failure of RNAV (GNSS) equipment and if unable to maintain RNAV route, the flight crew shall report the ATS controller about it.

Further arrival shall be carried out along the published STAR procedures or by tracks assigned by the ATS controller, until the aircraft reaches the turning point on final.

Low visibility procedures for the ICAO Category II operations

Taxiing of ACFT under low visibility conditions shall be carried out after the "Follow-me" vehicle.

Escorting of ACFT by "Follow-me" vehicle shall be carried out in the following cases:

- when RVR is less than 550 m;
- when it is difficult to determine the taxi guide line on TWY and the apron due to presence of precipitation such as snow, slush, etc.

Escorting of aircraft by a "Follow-me" vehicle shall be provided:

– при отправлении осуществляется с момента выруливания с МС/зоны запуска до линии предварительного старта;

– при посадке ВС с момента освобождения критической зоны ILS на РД до МС на перроне.

Пересекать линию предварительного старта (критическую зону), при включенных огнях линии «СТОП» (огни красного цвета) без разрешения диспетчера службы движения – ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

В период действия «Процедуры» ограниченной видимости запрещаются взлеты без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП.

Взлет ВС производится с точки ВПП, в которой располагаемые дистанции ВПП от места начала разбега при взлете соответствуют требованиям РЛЭ ВС.



AD 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Основные виды птиц, обитающих на летном поле аэродрома:

врановые (вороны, сороки), воробьинообразные, соколообразные (канюки, орланы, тетеревятики), чайки, фазаны, утки и др. Численность стай колеблется от 10 до 300 особей.

Основной перелет птиц наблюдается круглогодично:

– врановые, чайки – в утреннее время с востока на запад, в вечернее время в обратном направлении;

– воробьинообразные, ласточки и соколообразные производят хаотичные перелеты в течение светлого времени суток;

– фазаны – в дневное время хаотичные перелеты между лесными массивами поперек летной полосы.

Сезонная миграция птиц имеет направление в весеннее время с юга на север, осенью в обратном направлении и происходит на высотах до (100) м. Зимний период (ноябрь–февраль) характеризуется спокойной орнитологической обстановкой. Основные виды наблюдаемых птиц (врановые, соколообразные, фазаны) небольшими стаями осуществляют перелеты вдоль ВПП 07R/25L. Соколообразные кормятся и отдыхают на бетонных поверхностях и грунтовых участках аэродрома.

Весенний период (март–май) характеризуется сложной орнитологической обстановкой. Утки и кулики формируются в стаи до 30–60 особей, осуществляют перелет с юга на север. Кормятся и отдыхают на открытых водоемах недалеко от летного поля. В период штормовой погоды и волнения в Амурском заливе, чайки отдыхают и кормятся на бетонных поверхностях аэродрома в количестве от 10 до 60 особей.

Период с мая по июль характеризуется спокойной орнитологической обстановкой. Во второй половине лета (июль–август) орнитологическая обстановка усложняется. Врановые в период скашивания травяного покрова скапливаются стаями до 25 особей на перроне А, ВПП 07R/25L и грунтовых участках летного поля. Скопление цапель группами до 10 особей обусловлено наличием водоемов со стороны ВПП 07R. Воробьинообразные и ласточки осуществляют перелеты для кормления и отдыха стаями от 300 до 1000 особей.

– for departure from the moment of taxiing out of the stand/start-up area to the runway-holding position on the taxiway;

– after landing: from the moment of vacating ILS critical area on the taxiway to the stand on the apron.

IT IS PROHIBITED to cross the runway-holding position line (ILS critical area) without TWR controller's permission, when the (red) stop bar lights are switched on.

During LVP take-off without stopping at the line-up position after taxiing onto the runway is prohibited.

Take-off shall be carried out from that runway point where RWY available distances from the beginning of take-off run conform to the requirements of the Aeroplane Flight Manual.

AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The prevailing species of birds dwelling on the airfield are:

ravens (crows, magpies), passeriformes, falconiformes (buzzards, sea-eagles, goshawks), sea-gulls, pheasants, ducks, etc. The size of flocks varies from 10 to 300 birds.

Daily bird migration takes place throughout the year:

– ravens, sea-gulls – from east to west in the morning and back in the evening;

– passeriformes, swallows and falconiformes migrate chaotically during the day-time;

– pheasants make chaotic flights between the forest areas across the runway in the day-time.

Seasonal migration of birds goes from south to north in spring and back in autumn at heights of up to (100) m. The winter period (November to February) is characterized by a quiet ornithological situation. Prevailing species of observed birds (ravens, falconiformes, pheasants) migrate by small flocks along RWY 07R/25L. Falconiformes feed and rest on the aerodrome concrete surfaces and grass areas.

The spring period (from March to May) is characterized by a complicated ornithological situation. Ducks and waders form flocks of 30-60 birds and fly from south to north. They feed and rest on surface waters not far from the airfield. During storms, rises and falls of waters in the Amur bay, sea-gulls rest and feed on the aerodrome concrete surfaces in groups of 10 to 60 birds.

The period from May to July is characterized by a quiet ornithological situation. In the second half of summer (July-August) ornithological situation becomes more complicated. During grass cutting, ravens gather into flocks of up to 25 birds on apron A, RWY 07R/25L and grass areas of the airfield. Gatherings of herons into groups of up to 10 birds is conditioned by the presence of water bodies from the side of RWY 07R. Passeriformes and swallows migrate for feeding and resting by flocks of 300 to 1000 birds.

Осенний период (сентябрь - ноябрь) характеризуется спокойной орнитологической обстановкой. Массовой миграции не наблюдается. Характер поведения птиц аналогичен предыдущим периодам. Утки небольшими стаями осуществляют перелеты в места зимовки.

Суточная миграция птиц имеет направление с запада на восток и происходит в полуденный период на высоте до (100) м.

Наибольшее скопление птиц наблюдается на аэродроме в утреннее (2200–2359 UTC) и вечернее (0700–0900 UTC) время. Место концентрации птиц у порогов ВПП 07R/25L, вдоль РД М, по периметру перрона А.

Имеющиеся в пределах летного поля открытые водоемы привлекают водоплавающие виды птиц в период сезонных миграций для отдыха и кормления, создавая повышенную опасность столкновения с ВС.

Визуальное наблюдение осуществляется в светлое время суток в пределах летного поля диспетчерами органов ОВД, аэродромной службой, инспекцией по безопасности полетов. Радиолокационный контроль за орнитологической обстановкой не осуществляется. Информация об орнитологической обстановке передается экипажам ВС в случае обнаружения птиц в секторе захода на посадку, на летной полосе, маршрутах руления. При усложнении орнитологической обстановки (в период массовой миграции птиц) информация об этом включается в сообщения ATIS.

При необходимости ВС могут направляться в зону ожидания до удаления птиц с летного поля.

The autumn period (September to November) is characterized by a quiet ornithological situation. No mass migration is observed. Birds' behaviour remains similar to the preceding periods. Ducks migrate by small flocks to their wintering area.

Daily migration of birds takes place from west to east and occurs around midday at heights of up to (100) m.

The biggest gathering of birds at the aerodrome is observed in the morning hours (2200–2359 UTC) and in the evening (0700–0900 UTC). The points of bird concentration are thresholds of RWY 07R/25L, along TWY M, on perimeter of apron A.

The surface waters within the airfield attract swimming birds during their seasonal migration for rest and feeding which increases the bird strike hazard to aircraft.

Visual observation of the airfield is performed in the day-time by the ATS controllers, aerodrome service and flight safety service. No radar monitoring of ornithological situation is done. The actual ornithological situation is reported to flight crews in case birds are observed in the approach sector, on the strip or taxi routes. In case of a complicated ornithological situation (during the periods of mass bird migration) this information is included into ATIS messages.

If necessary, aircraft may be directed to the holding area until removal of birds from the airfield.

KNEVICH I

- 1 The restriction is not applicable to flights carried out according to SID and approach charts of Knevichi AD.
- 2 Only for Russian users of airspace.

AIRAC AMDT 04/17

AERODROME
CHART - ICAO

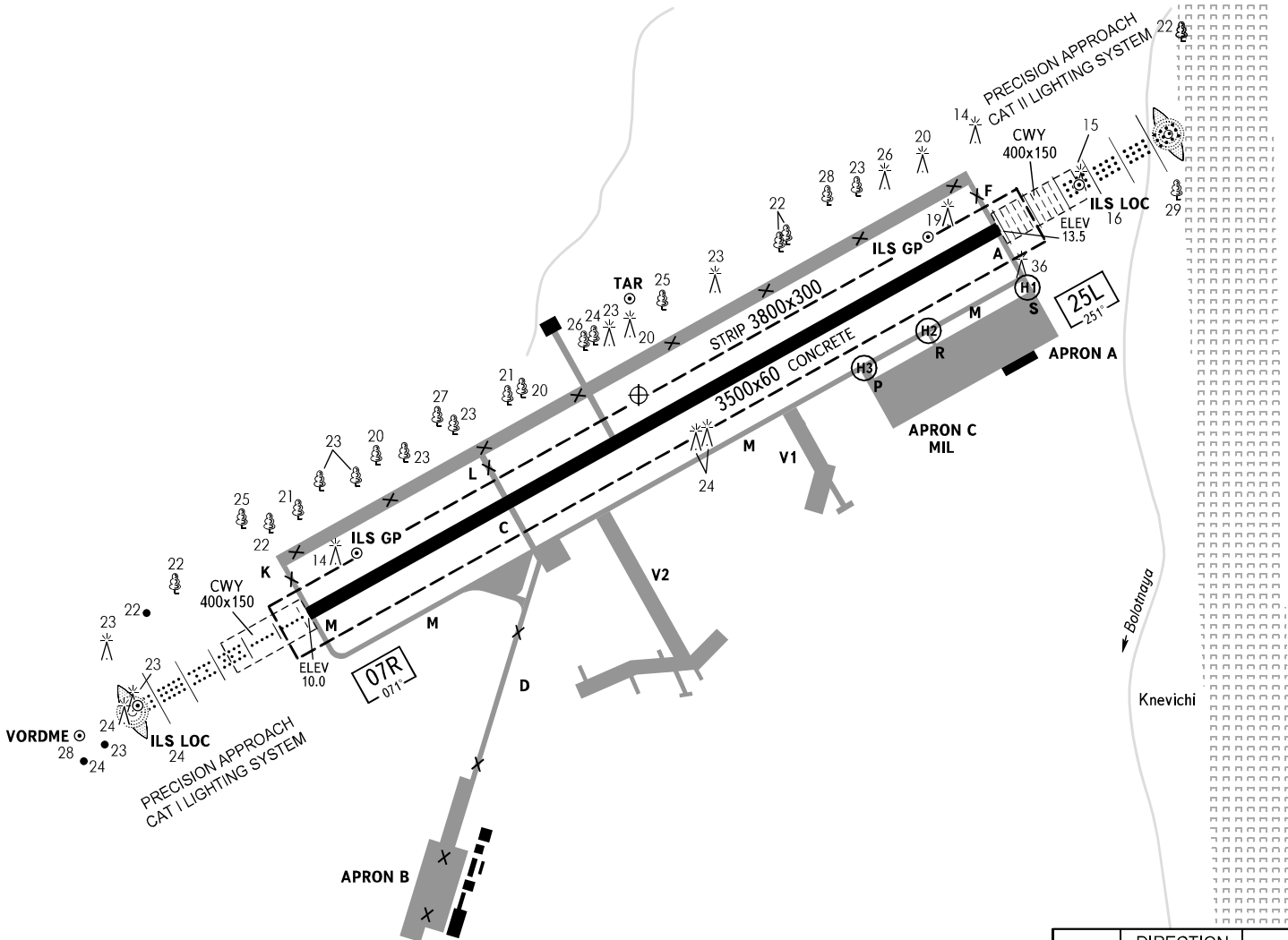
ARP
43°23'53"N
132°08'56"E

ELEV
18m

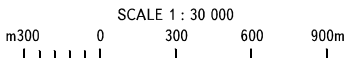
TOWER
GROUND 121.700
119.500

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH

PZ - 90.02 coordinates



WARNING
The evenness of RWY 07R/25L pavement "R" is 4.70.



ELEVATIONS AND
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC

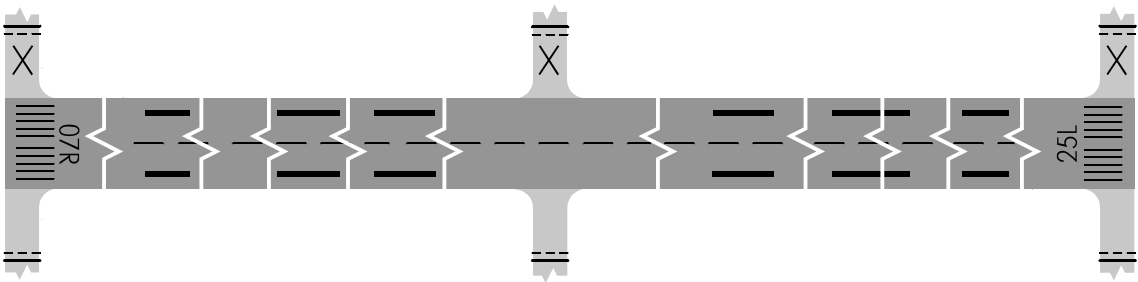
RWY	DIRECTION (TRUE)	THR	BEARING STRENGTH
07R	061°01'	43 23 21N 132 07 50E	PCN 57 /R/B/W/T
25L	241°02'	43 24 16N 132 10 06E	

AERODROME
CHART - ICAO

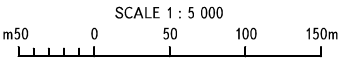
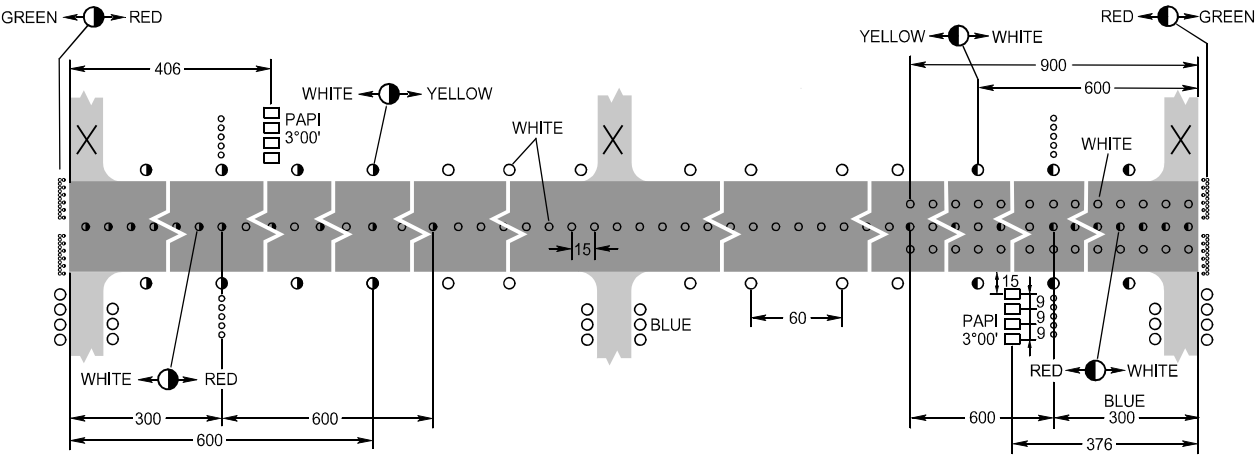
VLADIVOSTOK, RUSSIA

KNEVICH

MARKING AIDS RWY 07R / 25L AND EXIT TWY



LIGHTING AIDS RWY 07R / 25L AND EXIT TWY



DIMENSIONS IN METRES

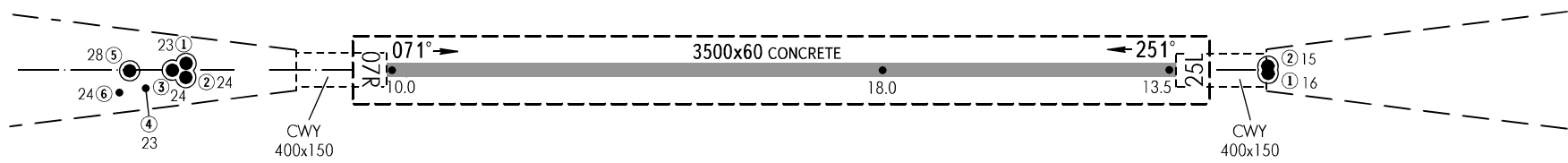
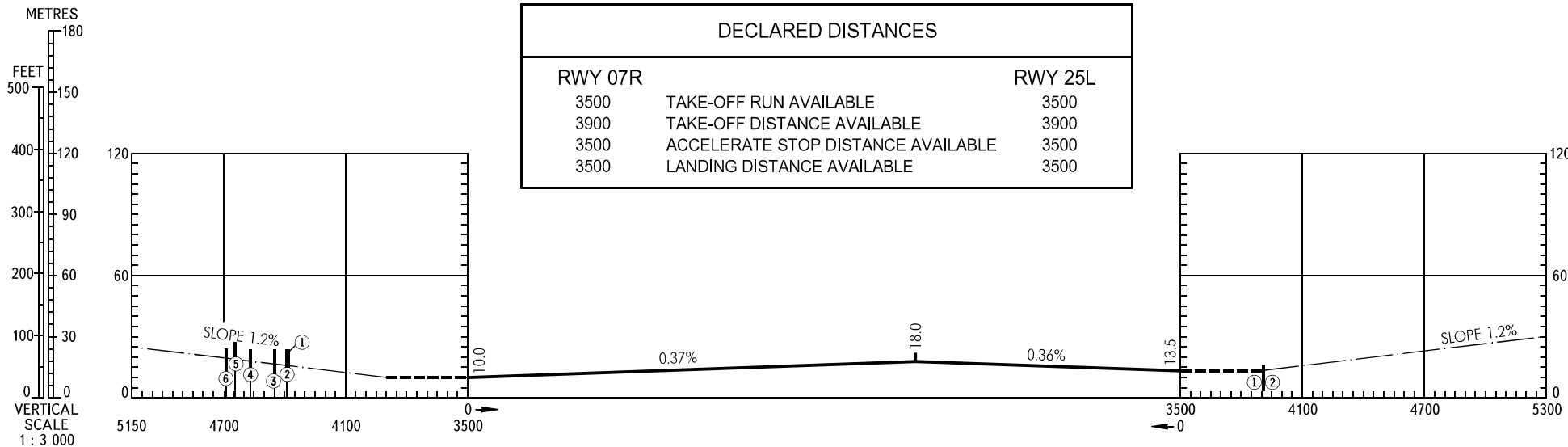
AERODROME OBSTACLE
CHART - ICAO

TYPE **A** (OPERATING LIMITATIONS)

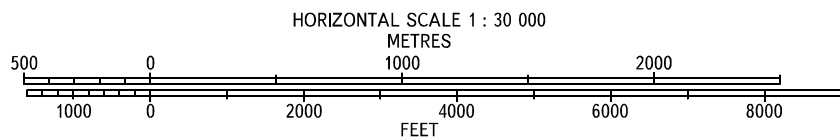
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
RWY 07R/25L

MAGNETIC VARIATION **10°W**



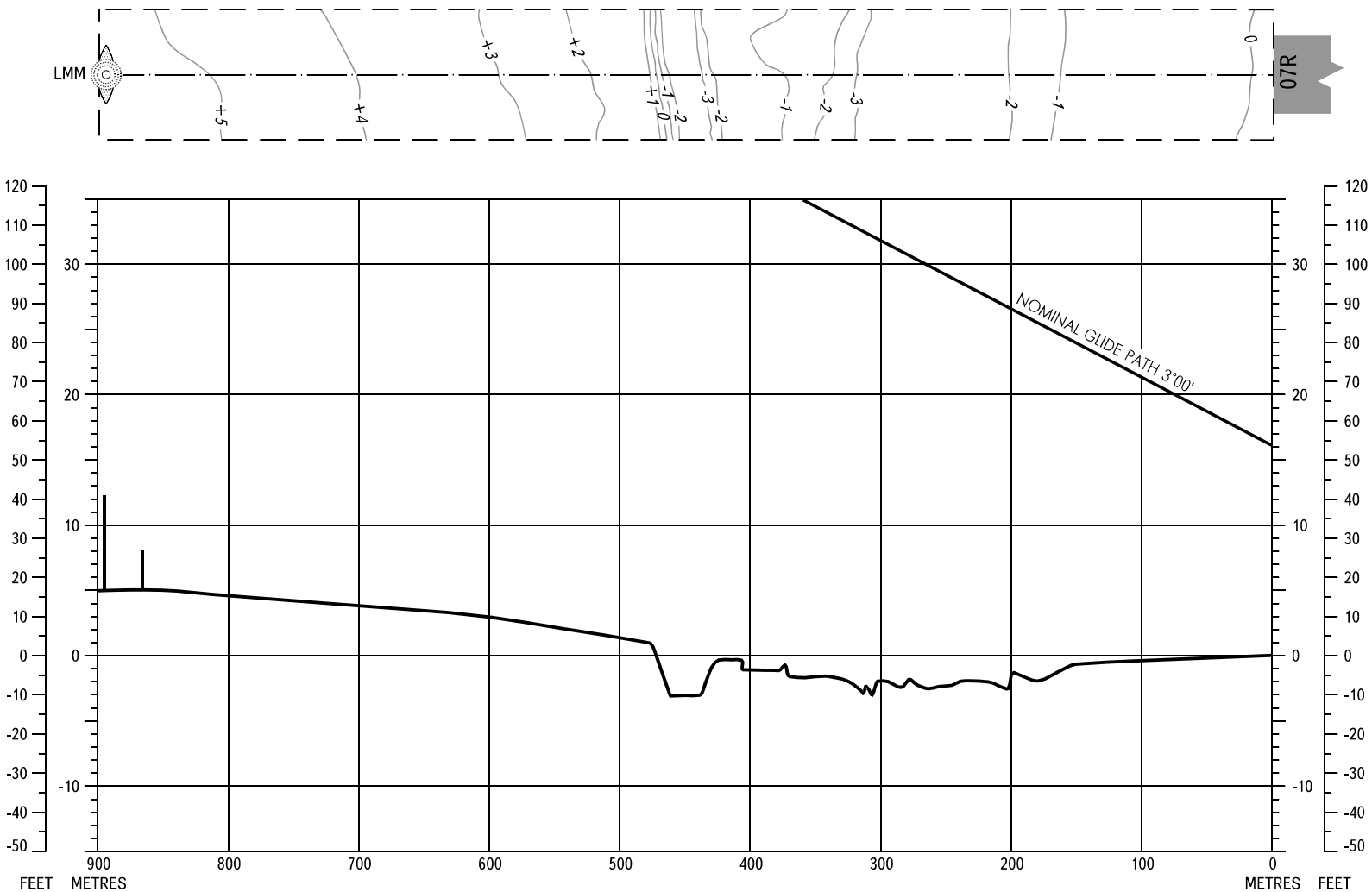
LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
ANTENNA	●
MOUNTAIN	•



PRECISION APPROACH
TERRAIN CHART - ICAO

DISTANCES AND HEIGHTS IN METRES

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICHII
RWY 07R



LEGEND

CONTOUR

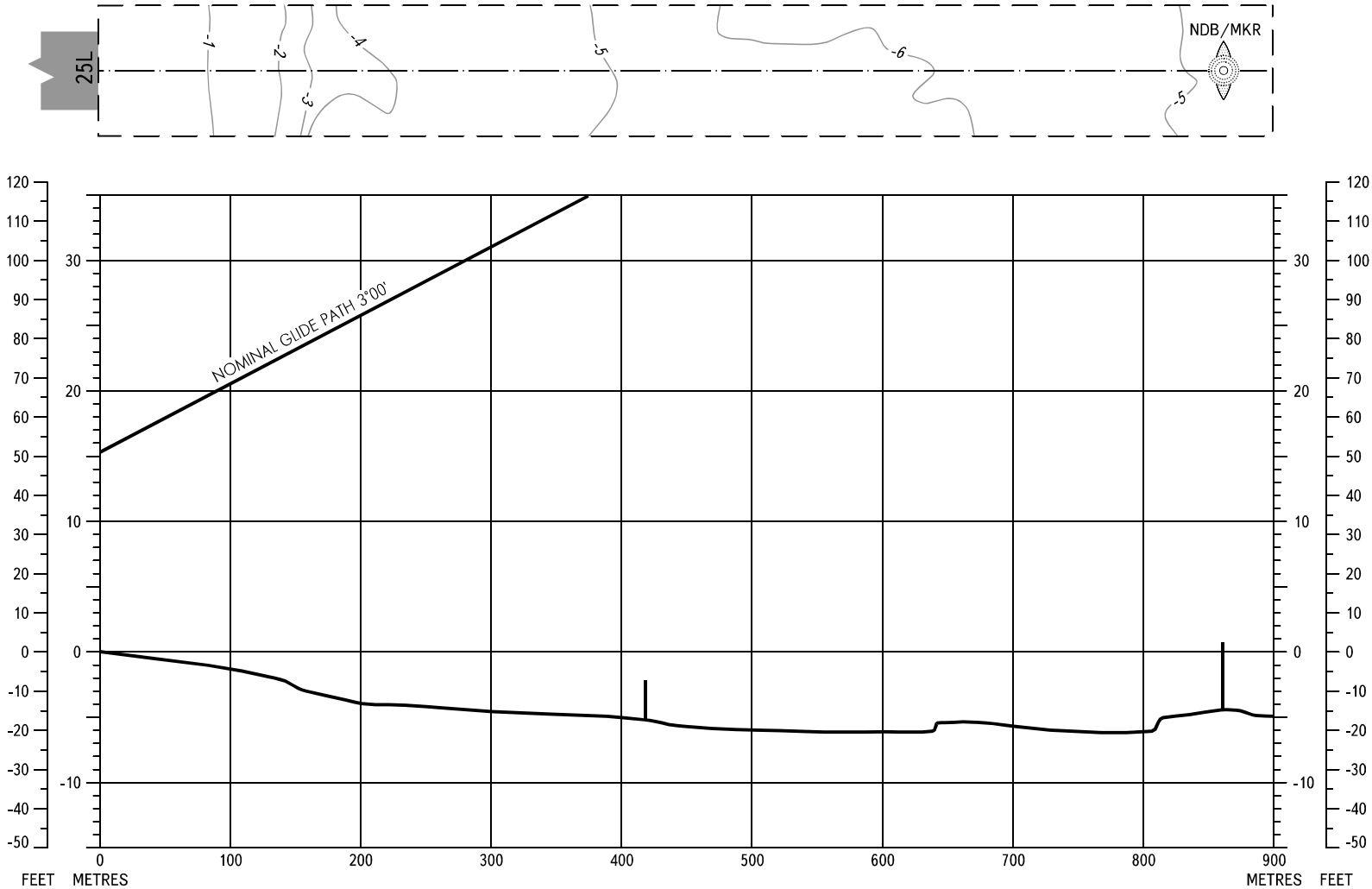
-2

CENTRE LINE PROFILE

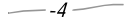

PRECISION APPROACH
TERRAIN CHART - ICAO

DISTANCES AND HEIGHTS IN METRES

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
RWY 25L



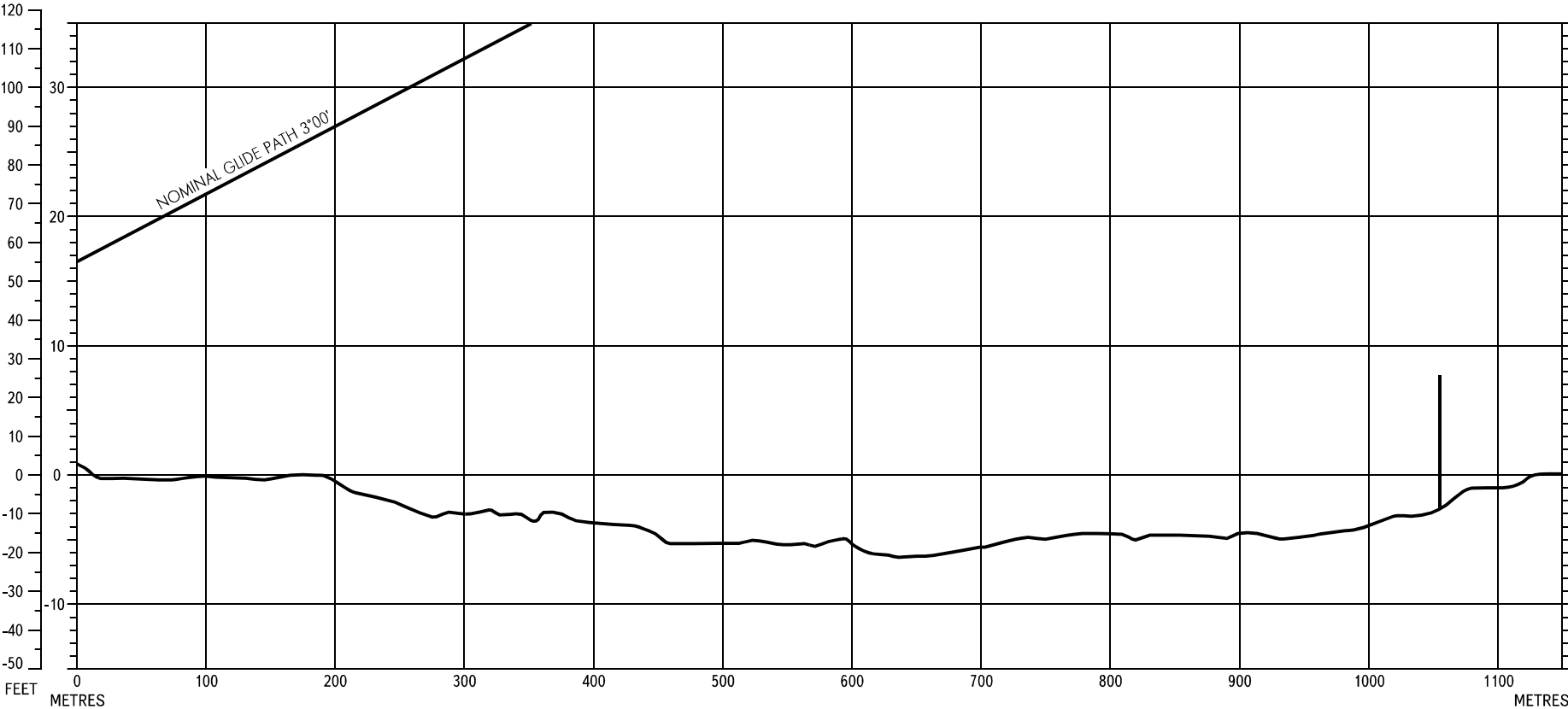
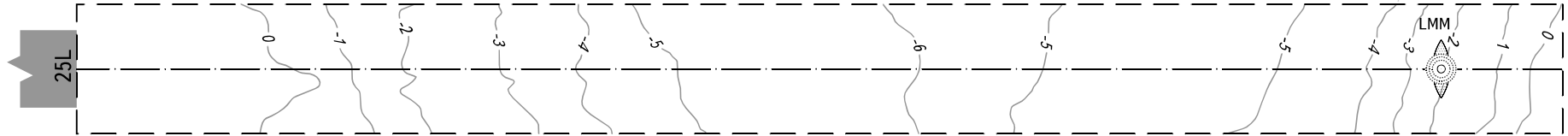
HORIZONTAL SCALE 1 : 5 000
VERTICAL SCALE 1 : 500
CONTOURS AND HEIGHTS ARE RELATED TO ELEVATION OF RWY THR

LEGEND	
CONTOUR	 -4
CENTRE LINE PROFILE	

PRECISION APPROACH
TERRAIN CHART - ICAO

DISTANCES AND HEIGHTS IN METRES

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICHII
RWY 25R



LEGEND	
CONTOUR	 -4
CENTRE LINE PROFILE	

HORIZONTAL SCALE 1 : 5 000
VERTICAL SCALE 1 : 500
CONTOURS AND HEIGHTS ARE RELATED TO ELEVATION OF RWY THR

AERODROME GROUND MOVEMENT
AND AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

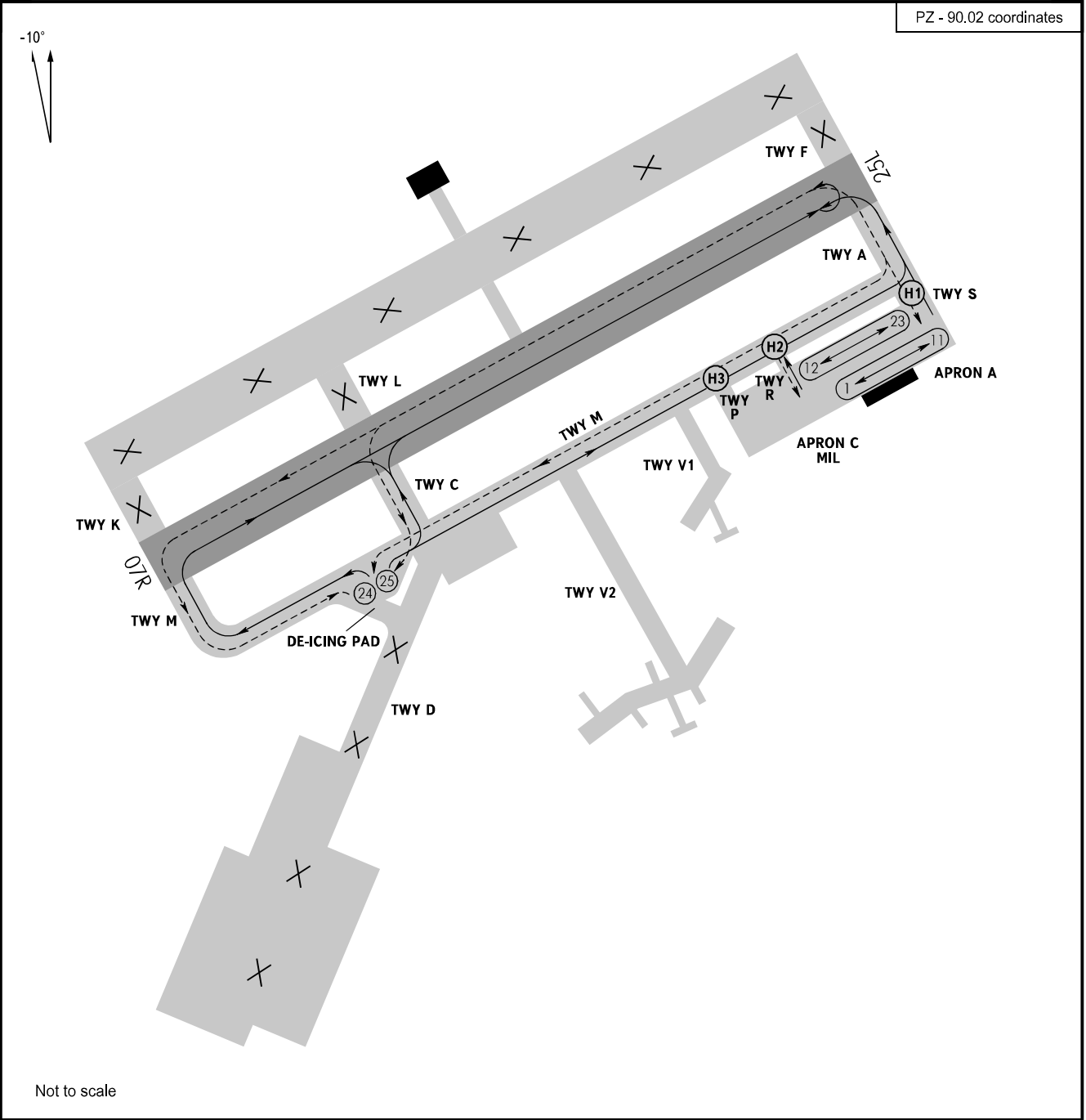
TOWER119.500

GROUND121.700

SERVICE118.300

VLADIVOSTOK, RUSSIA

KNEVICH



STANDS 24, 25:
Surface: Cement-Concrete
Strength: 24, 25: - PCN 57/R/B/W/T

TAXIWAYS:
Width: A, C, M, P - 23m
R, S - 32m
Surface: A, C, M, R, S - Cement-Concrete
P - Asphalt-Concrete
Strength: A, C, M - PCN 57/R/B/W/T
R, S - PCN 63/R/A/W/T
P - PCN 81/F/D/W/T

CHANGE: NIL

STAND NR	LATITUDE	LONGITUDE
24	43 23 25.59N	132 08 26.99E
25	43 23 26.67N	132 08 29.66E

KNEVICH I

Not to scale

Strength: M - PCN 57/R/B/W/T
R, S - PCN 63/R/A/W/T

TOWER	119.500
GROUND	121.700
SERVICE	118.300

VLADIVOSTOK, RUSSIA

KNEVICH

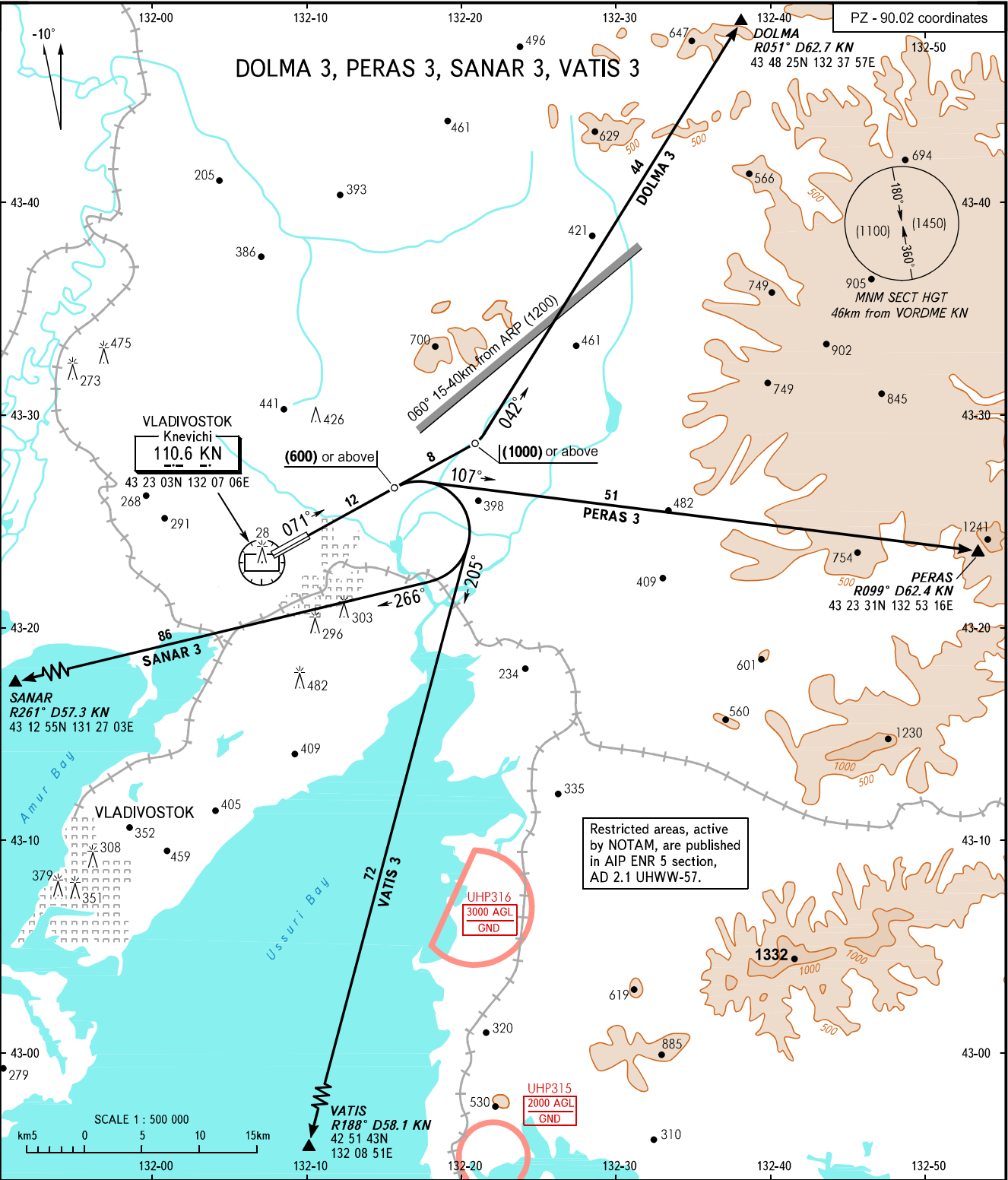
ACFT types:	STANDS:
An-12	5A, 6A, 7-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
An-24, An-26	1-5B, 6-22A, 23, 23B, 24, 25
An-124-100	5A, 6A, 10, 10B, 23A, 24, 25
An-140	1-5B, 6-22A, 23, 23B, 24, 25
An-148 and its modifications	1-5B, 6-22A, 23, 23B, 24, 25
Il-18	1A, 2-4, 5-5B, 6-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
Il-62	1A, 3, 4, 5A, 6A, 7-11, 12-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
Il-76	1A, 3, 4, 5A, 6A, 7-11, 12-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
Il-86	1A, 3, 4, 5A, 6A, 10, 10B, 11, 23A, 24, 25
Il-96-300	1A, 3, 4, 5A, 6A, 10, 10B, 11, 23A, 24, 25
Tu-134	1-5B, 6-22A, 23, 23B, 24, 25
Tu-154	1A, 2-4, 5A, 6A, 7-11, 12-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
Tu-204 and its modifications	1A, 2-4, 5A, 6A, 7-11, 12-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
Sukhoi Superjet 100 (RRJ-95B) and its modifications	1-5B, 6-22A, 23, 23B, 24, 25
Yak-40	1-5B, 6-22A, 23, 23B, 24, 25
Yak-42	1-5B, 6-22A, 23, 23B, 24, 25
DC-10-30	1A, 3, 4, 5A, 6A, 7-10, 10B, 11, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
A-300-600	1A, 3, 4, 5A, 6A, 7-10, 10B, 11, 12-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
A-310	1A, 3, 4, 5A, 6A, 7-11, 23, 23B, 24, 25 12-18A, 22, 22A
A-319 and its modifications	1-5B, 6-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
A-320 and its modifications	1-5B, 6-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
A-321 and its modifications	1-5B, 6-11, 23, 23B, 24, 25 12-18A, 22, 22A
A-330 and its modifications	1A, 3, 4, 5A, 6A, 10, 11, 23A, 24, 25
B737-200, (300-700)	1-5B, 6-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
B737-800, 900	1-5B, 6-11, 23, 23B, 24, 25 12, 18A, 22, 22A
B747-100, 200	1, 4, 5A, 6A, 10, 11, 23A, 24, 25
B747-300	1, 4, 5A, 6A, 10, 11, 23A, 24, 25
B747-400	1, 4, 5A, 6A, 10, 11, 23A, 24, 25
B747-8, 8F	5A, 6A, 10, 10B, 23A
B757-200	1, 2-4, 5A, 6A, 7-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
B767	1, 3, 4, 5A, 6A, 7-11, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
B777-200	1A, 3, 4, 5A, 6A, 10, 11, 23A, 24, 25
B777-200ER	1A, 3, 4, 5A, 6A, 10, 11, 23A, 24, 25
B777-300	1A, 3, 4, 5A, 6A, 10, 11, 23A, 24, 25
B777-300ER	1A, 4, 5A, 6A, 10, 11, 23A, 24, 25
MD-80, MD-82	1-5B, 6-18A, 22, 22A, 23, 23B, 24, 25
Global Express, Falcon 900, Gulfstream	1-5B, 6-23, 23B, 24, 25
Cessna 208B, DHC-8-100/300, CRJ-200	1-5B, 6-23, 23B, 24, 25
DHC-6-400	1-23, 23B, 24, 25, 5C, 5E
MA-60, DHC-8-400, HAWKER 700/800	1-5B, 6-23, 23B, 24, 25
Helicopters of all types	1-5B, 6-23, 23B, 24, 25

Note:
The stands for specific ACFT types are AVBL for parking of other class below ACFT.

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION
HEIGHT: (1800)

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
RWY 07R



TOWER 119.500
RADAR 119.500

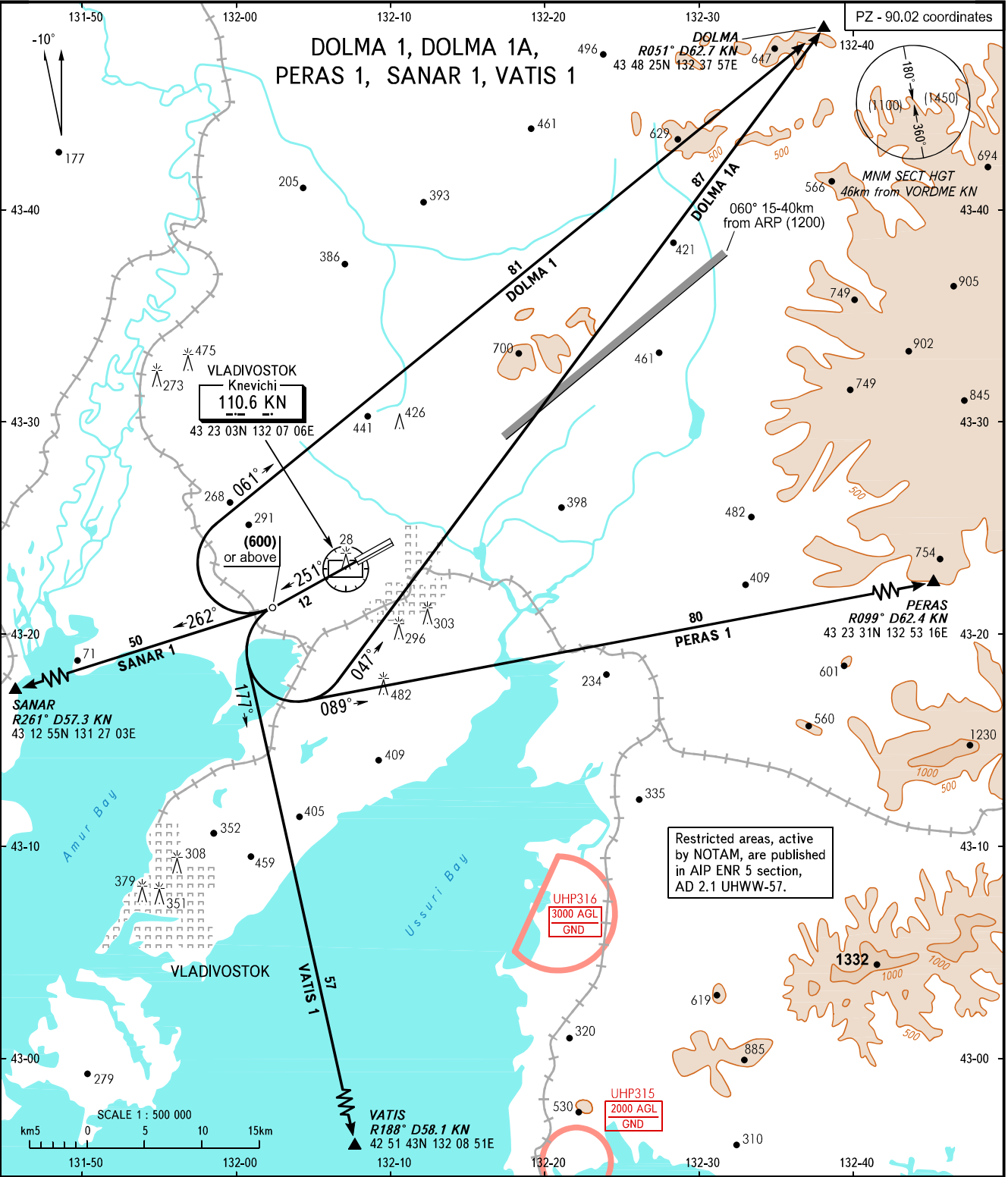
WARNING
Crossing altitudes for entry points of AWY are as directed by ATC.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION
HEIGHT: (1800)

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
RWY 25L



TOWER
RADAR

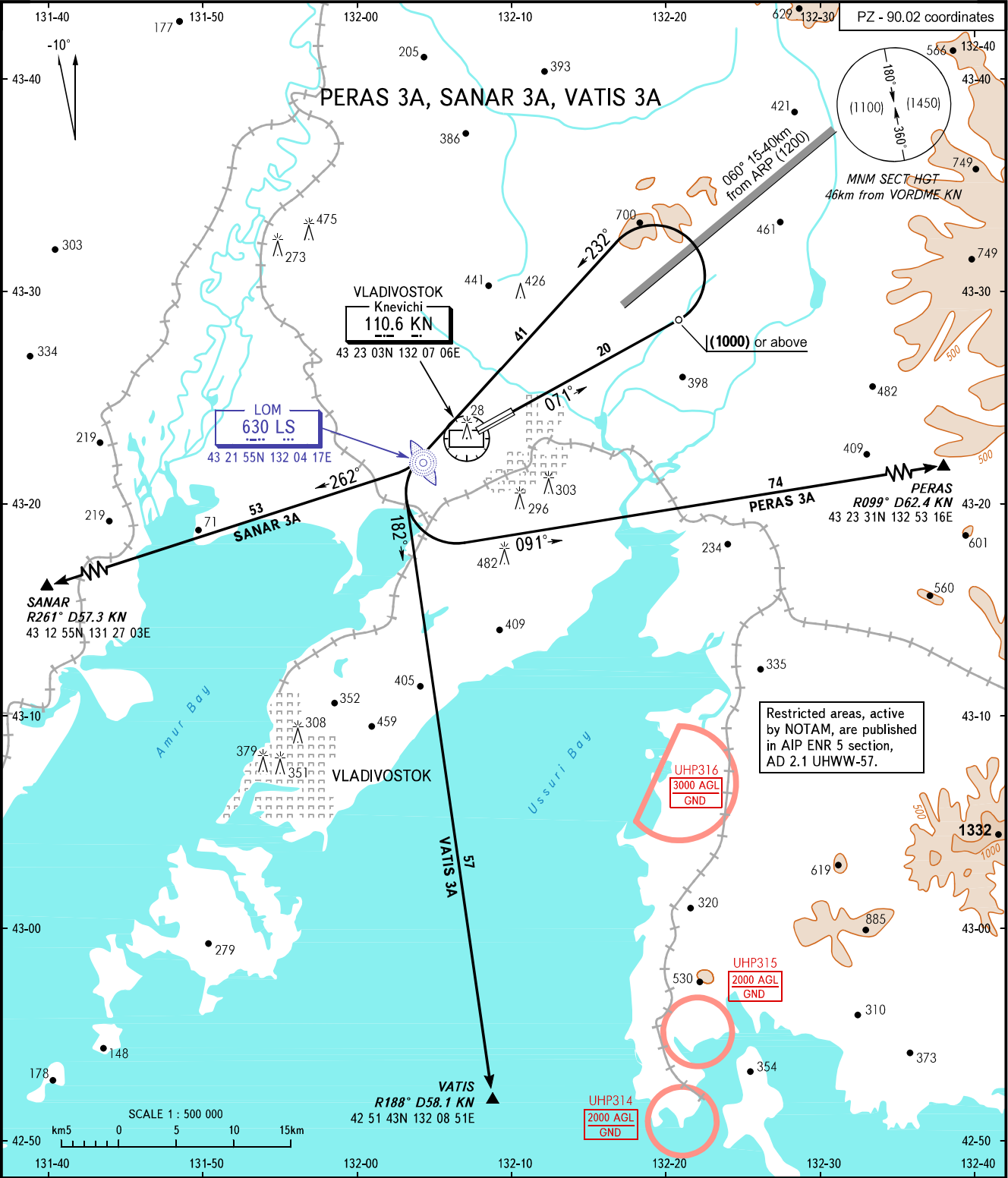
119.500
119.500

WARNING
Crossing altitudes for entry points of AWY are as directed by ATC.

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION
HEIGHT: (1800)

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
RWY 07R



TOWER 119.500
RADAR 119.500

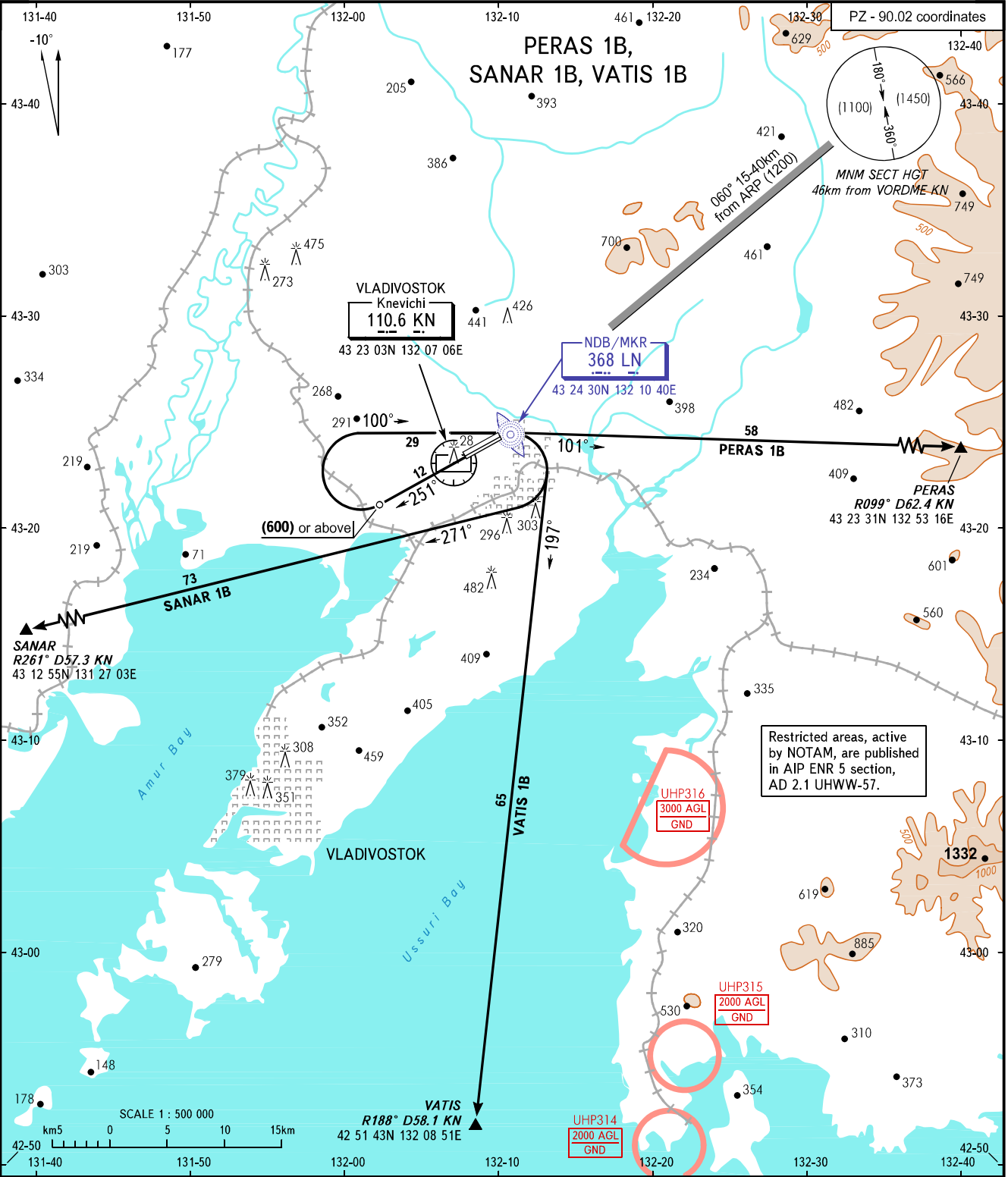
WARNING
Crossing altitudes for entry points of AWY are as directed by ATC.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION
HEIGHT: (1800)

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
RWY 25L

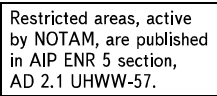


TOWER
RADAR

119.500
119.500

WARNING
Crossing altitudes for entry points
of AWY are as directed by ATC.

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICHII
VORDME RWY 07R

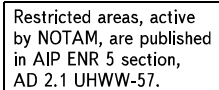


WARNING
Crossing altitudes for entry points
of AWY are as directed by ATC.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

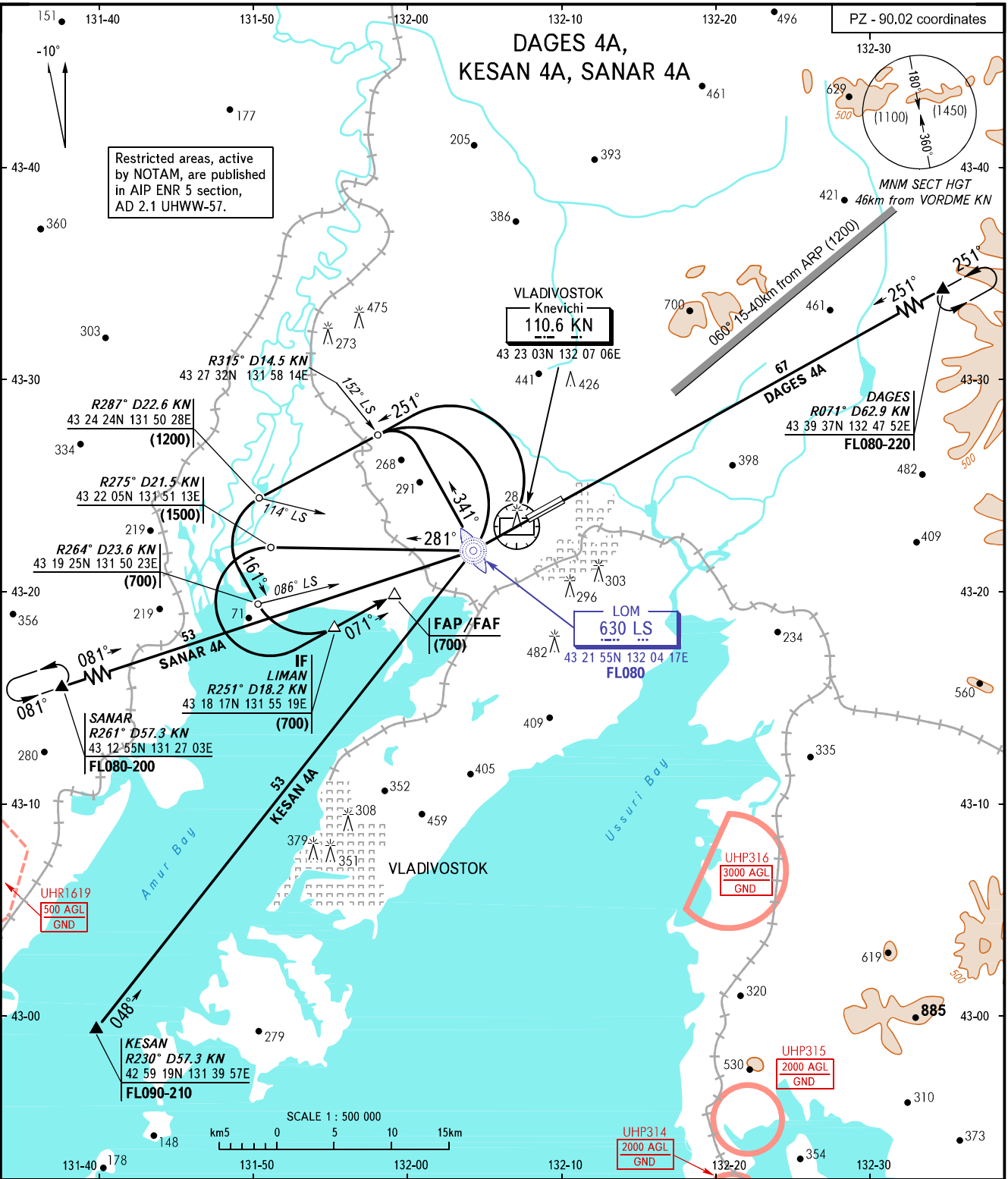
VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
VORDME RWY 25L

VORDME RWY 25L



WARNING
Crossing altitudes for entry points
of AWY are as directed by ATC.

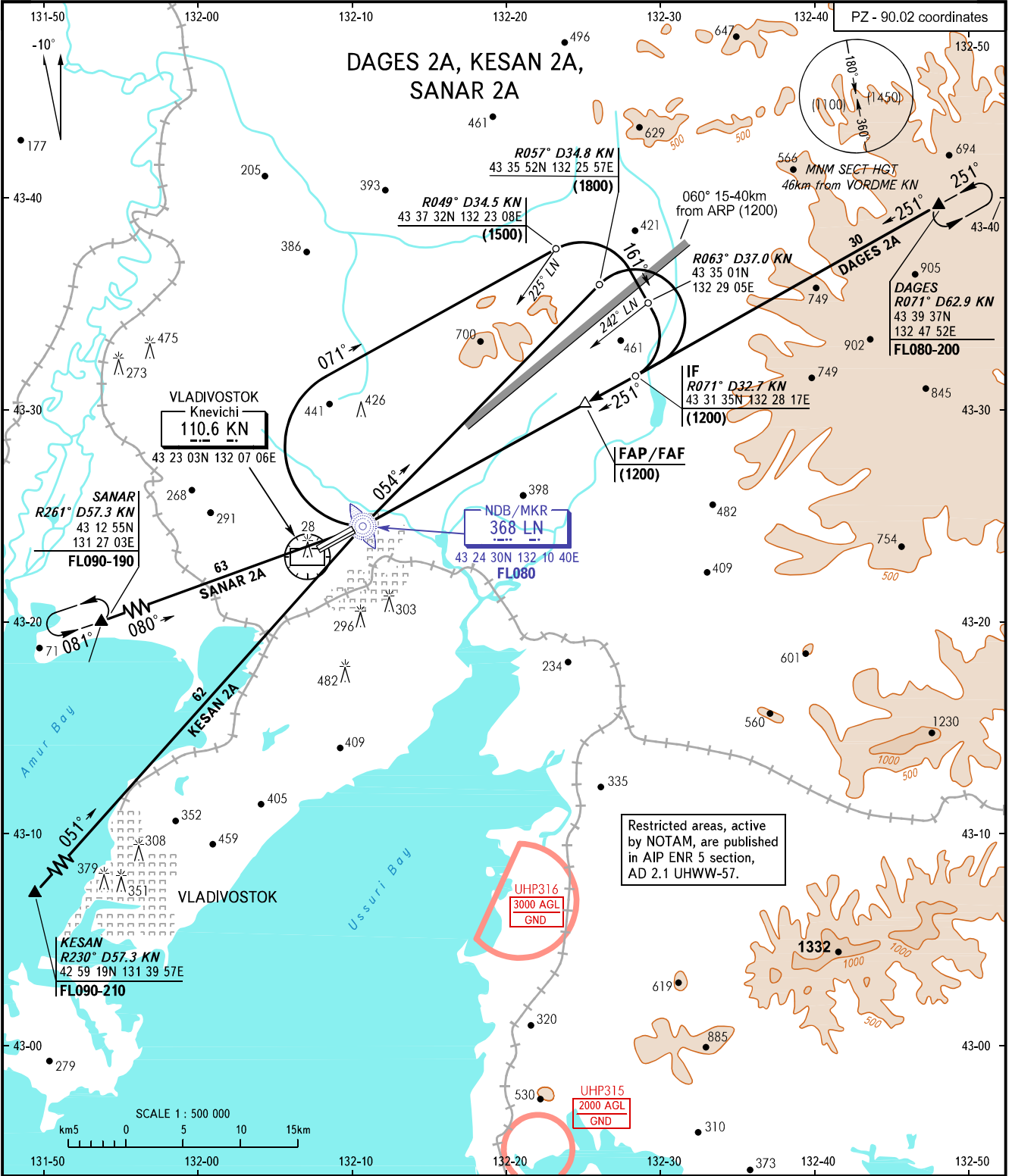
Federal Air Transport Agency



STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION
LEVEL : **FL080**

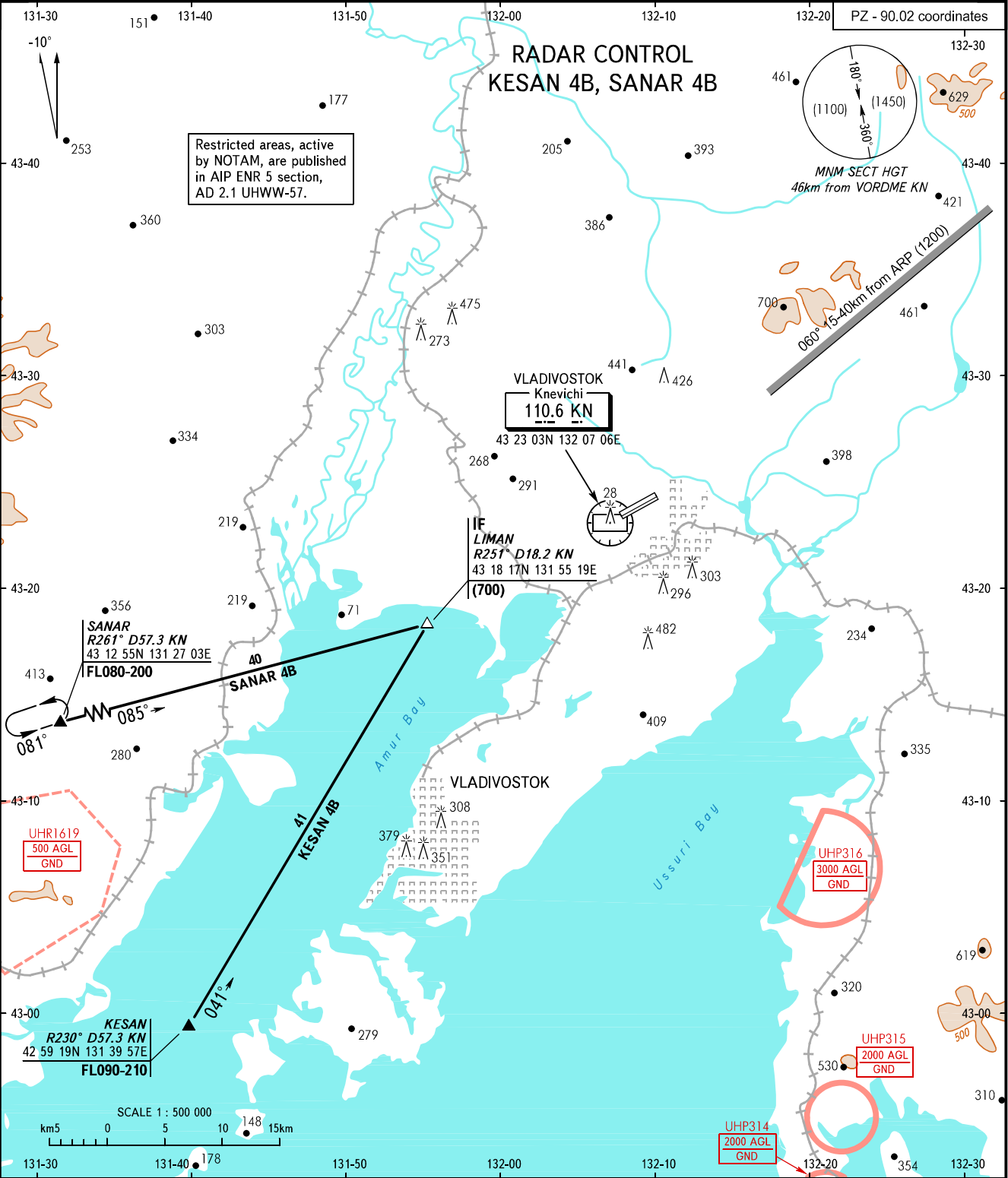
VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
RWY 25L



STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION
LEVEL : **FL080**

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
RWY 07R



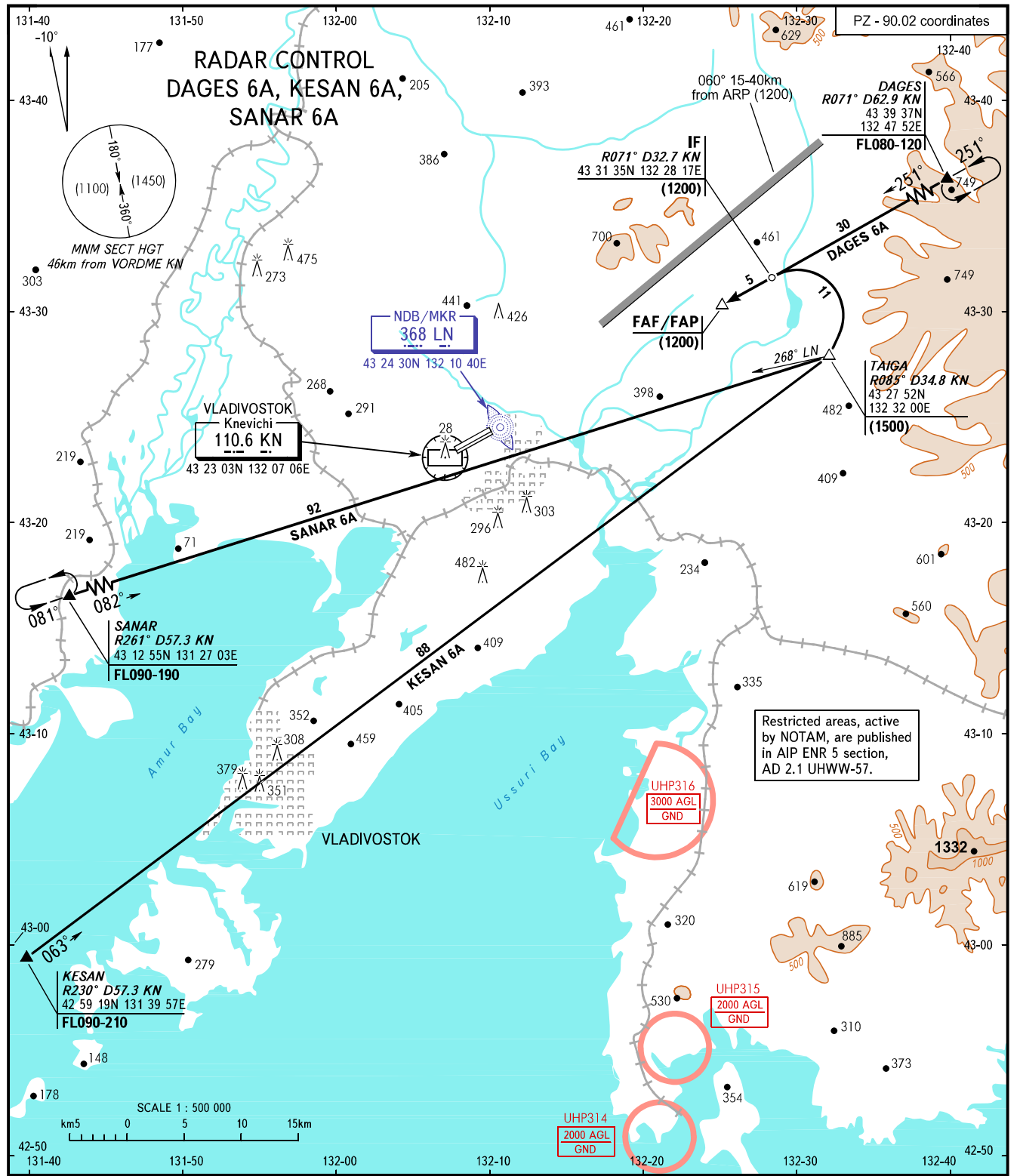
RADAR 119.500

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION
LEVEL : **FL080**

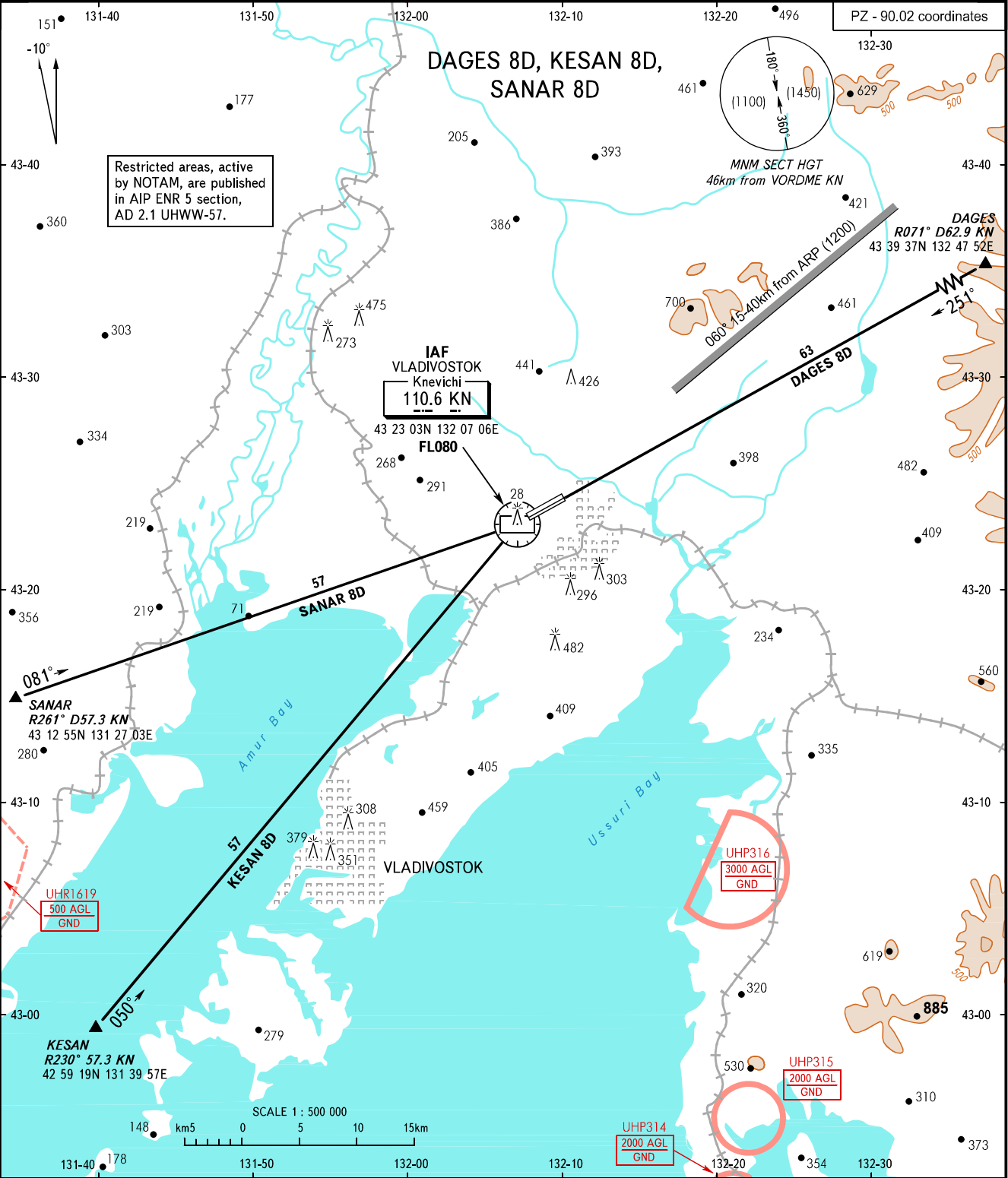
VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
RWY 25L



STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION
LEVEL : FL080

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
VORDME RWY 07R/25L

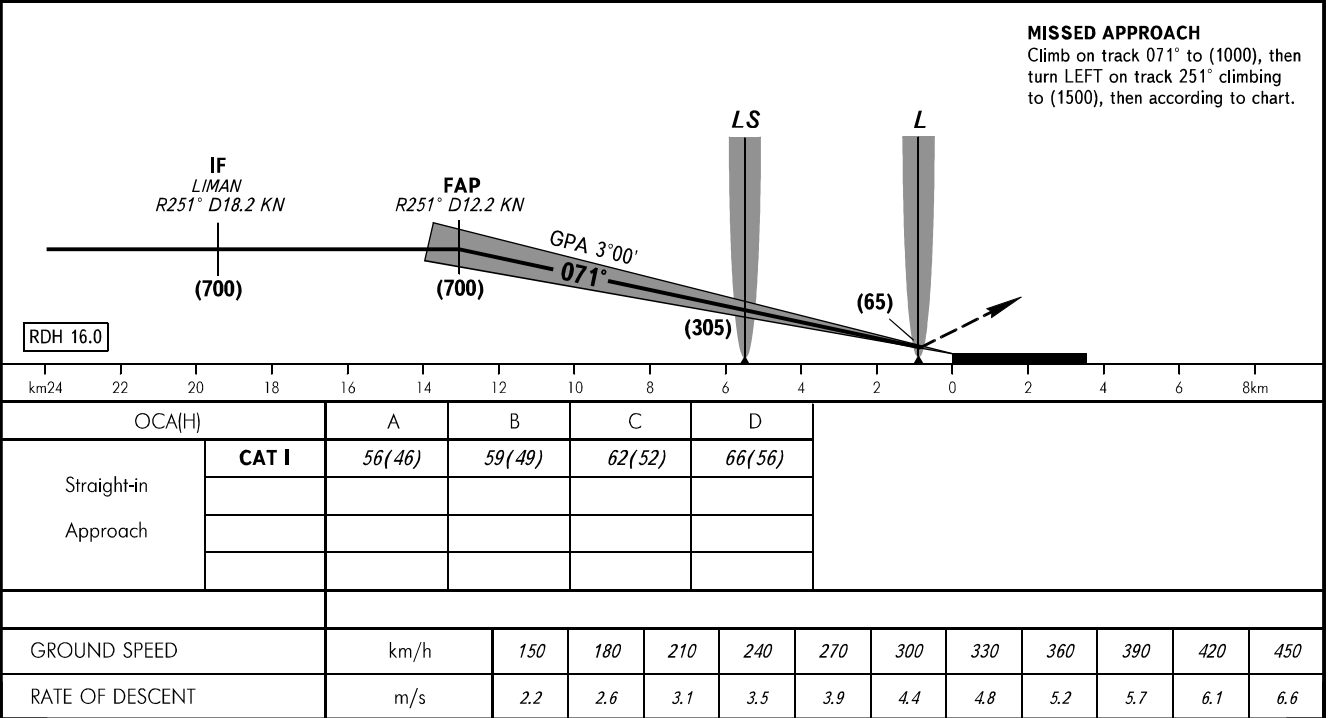
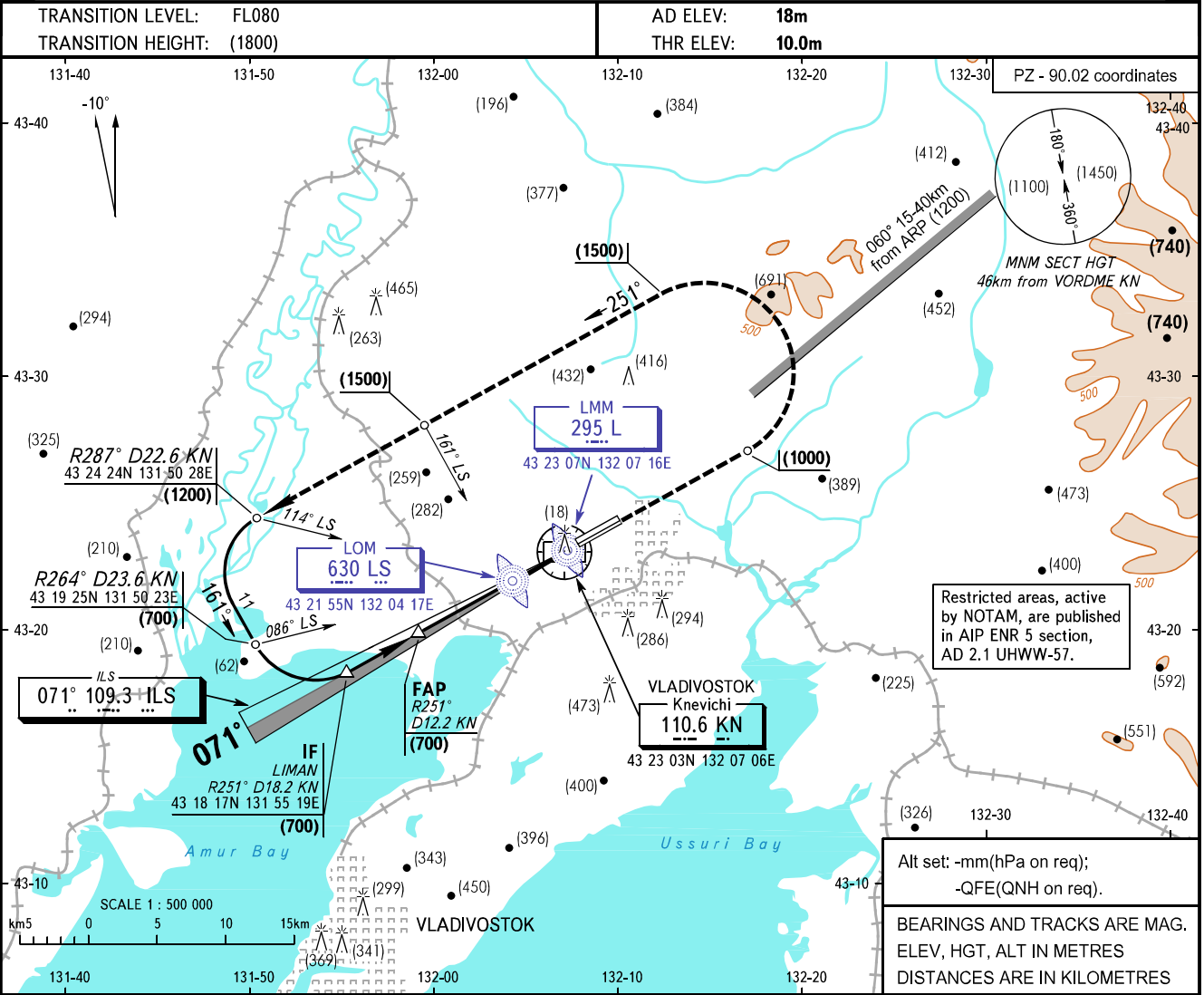


INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

RADAR
TOWER

119.500
119.500

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
ILS RWY 07R CAT I

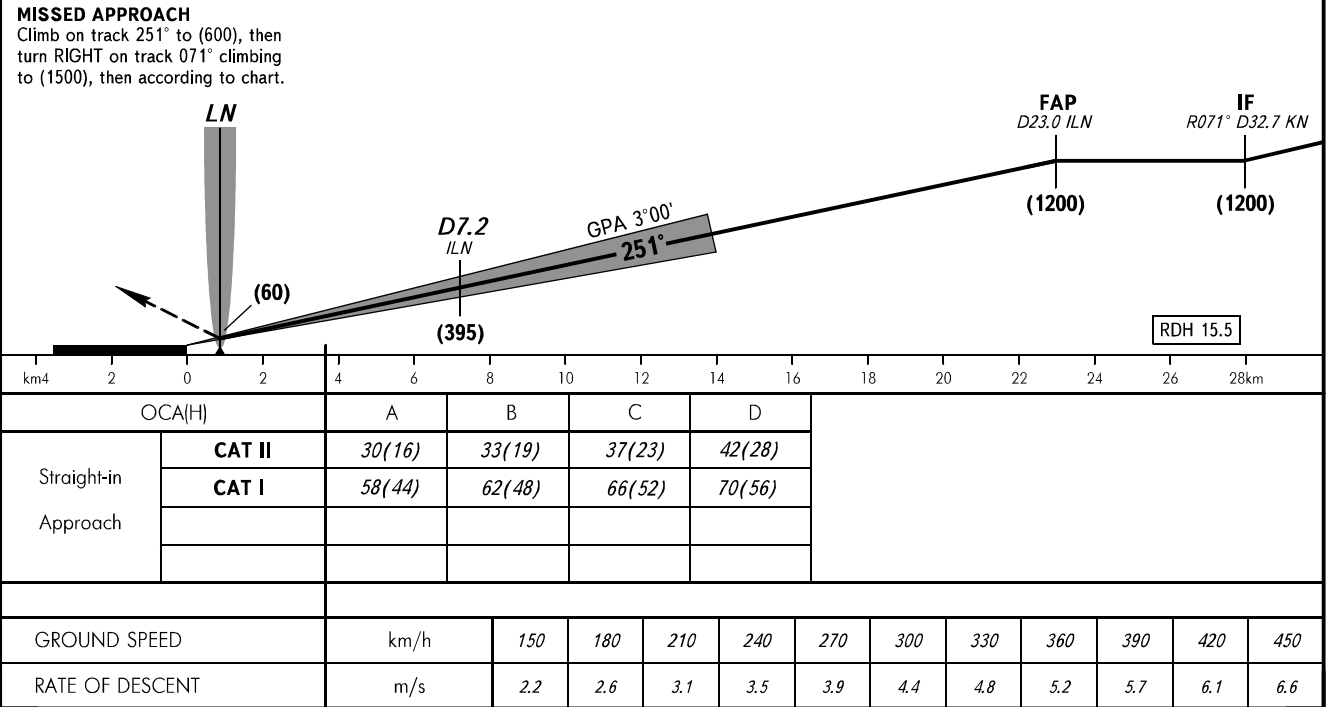
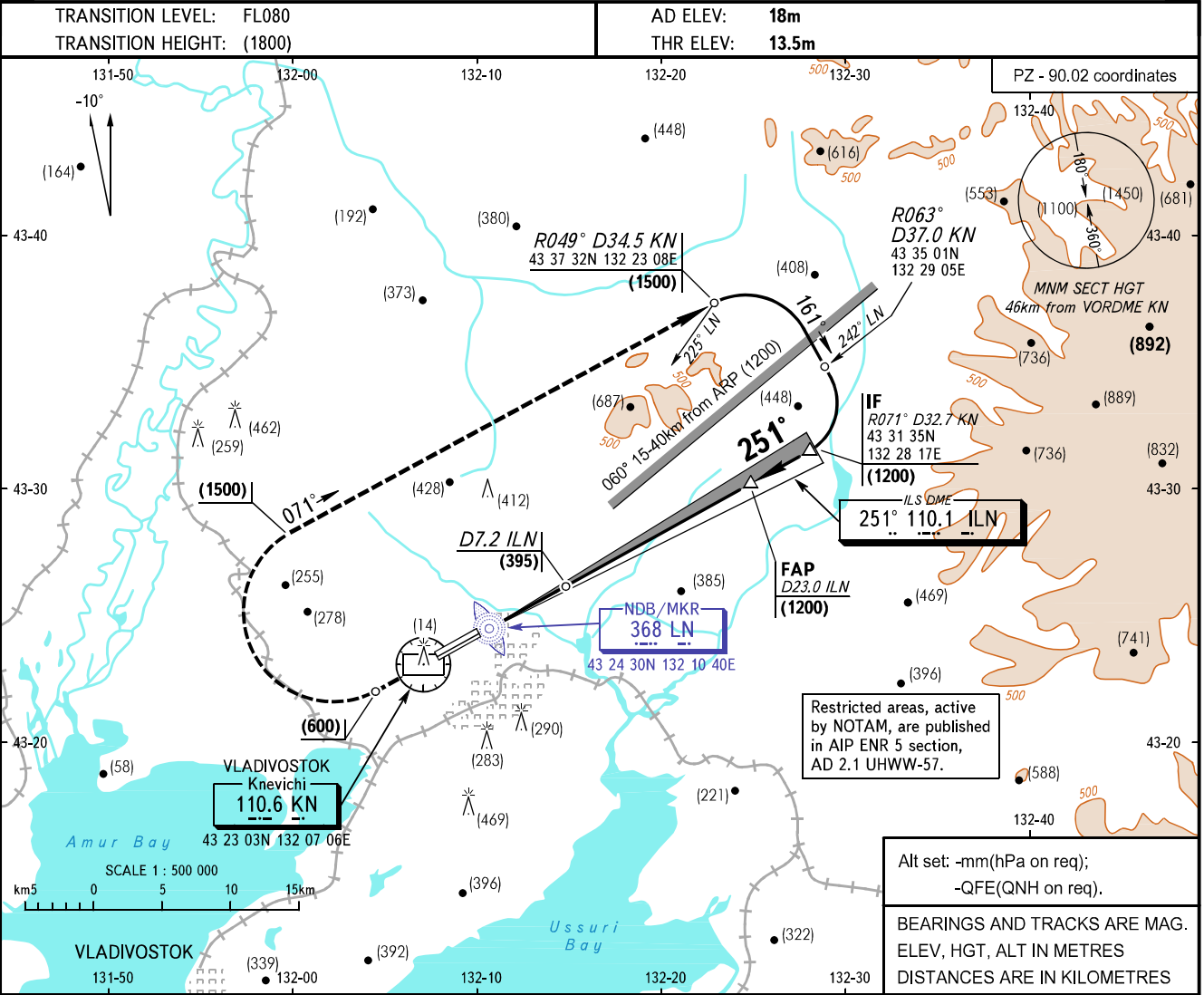


INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

RADAR
TOWER

119.500
119.500

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
ILS DME RWY 25L CAT I/II



INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

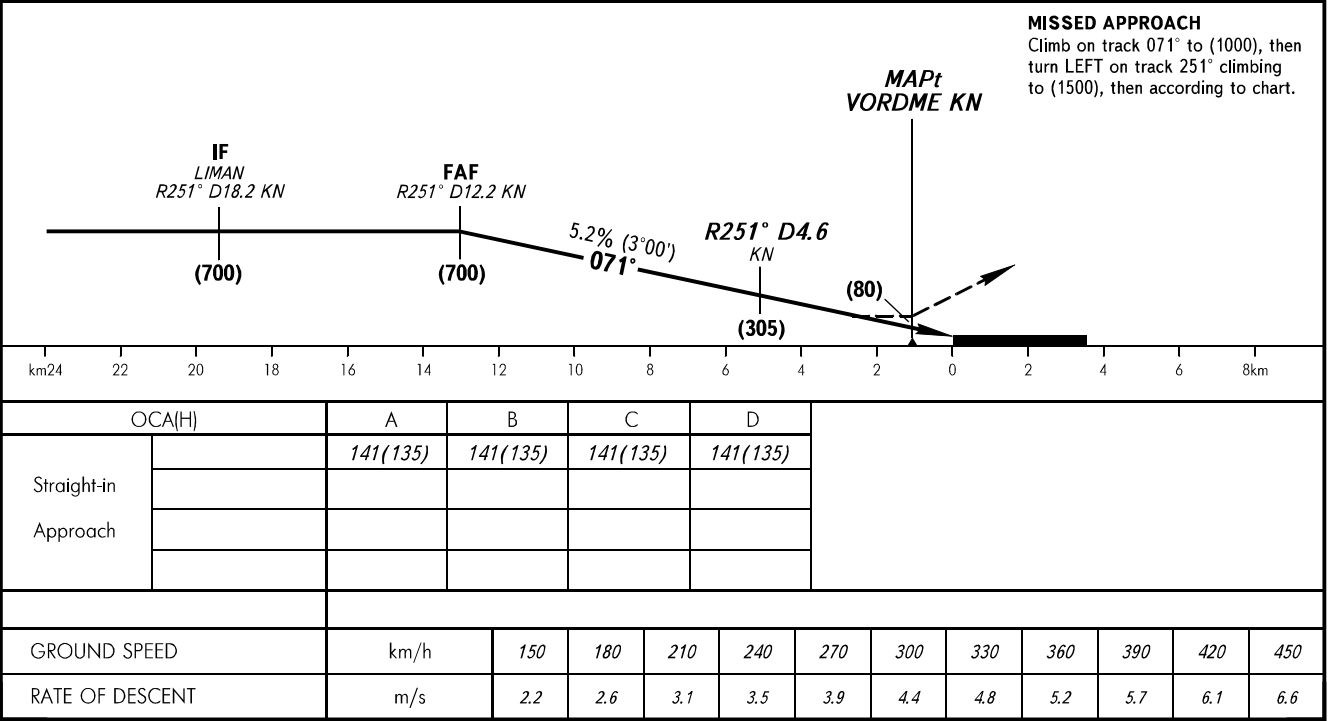
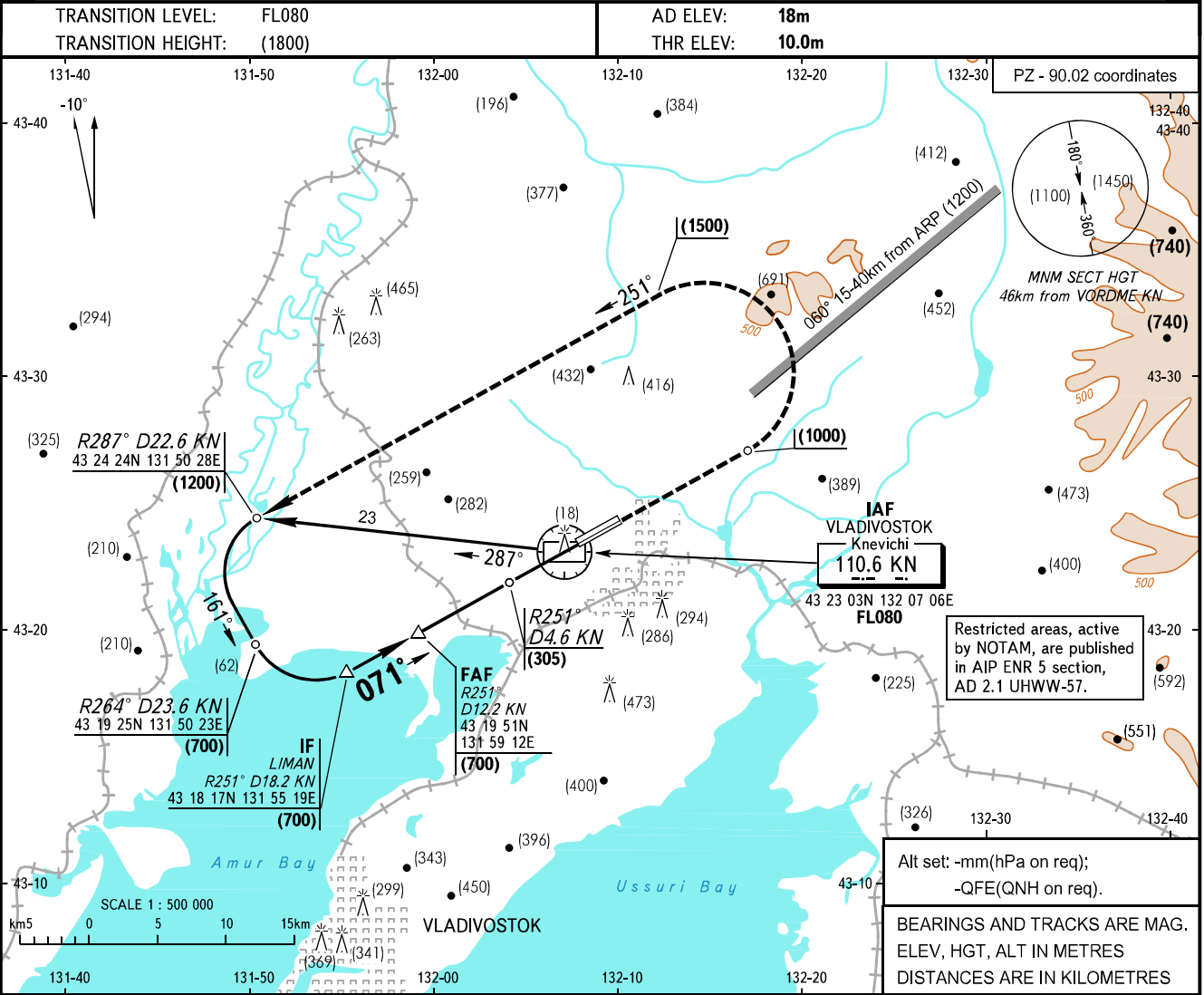
RADAR
TOWER

119.500
119.500

VLADIVOSTOK, RUSSIA

KNEVICH

VORDME RWY 07R

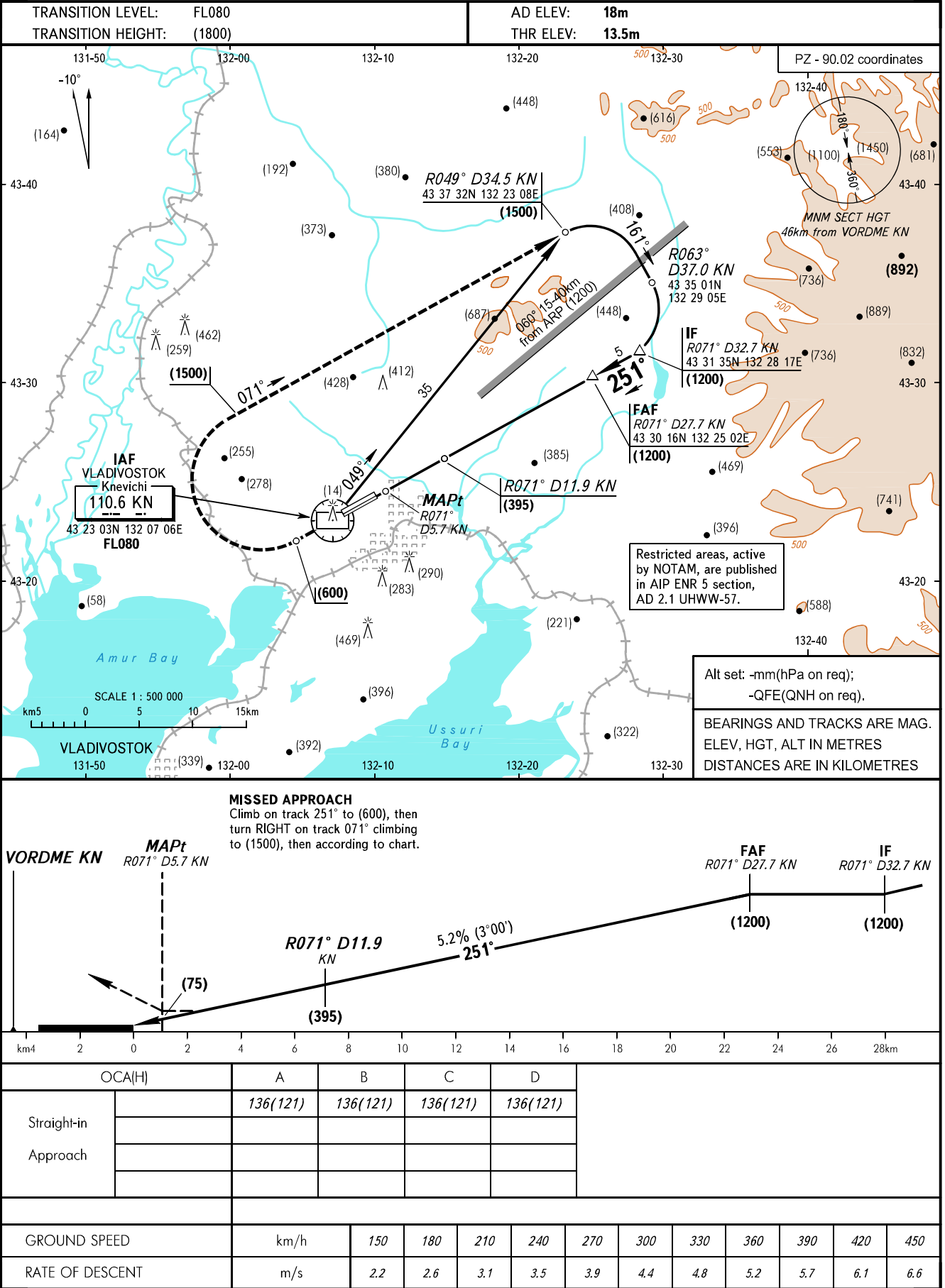


INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

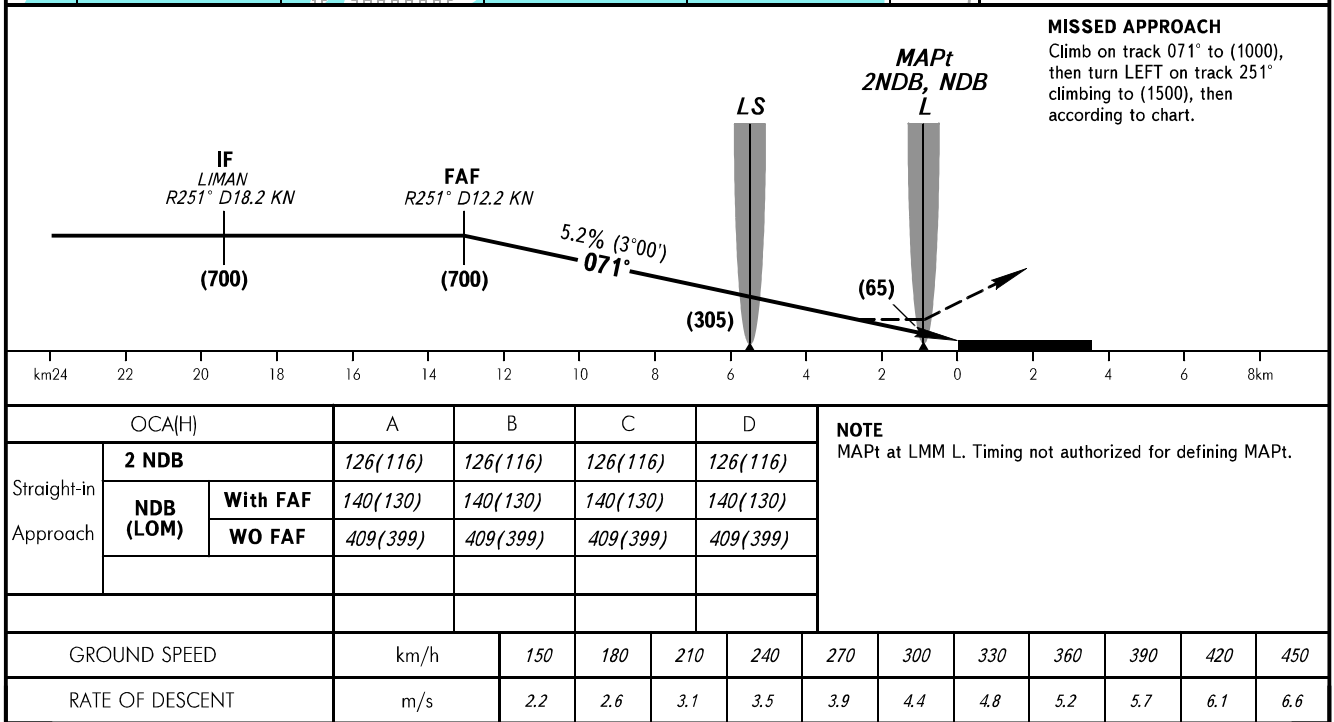
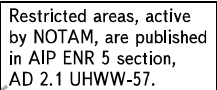
RADAR
TOWER

119.500
119.500

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
VORDME RWY 25L



VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
2 NDB, NDB RWY 07R



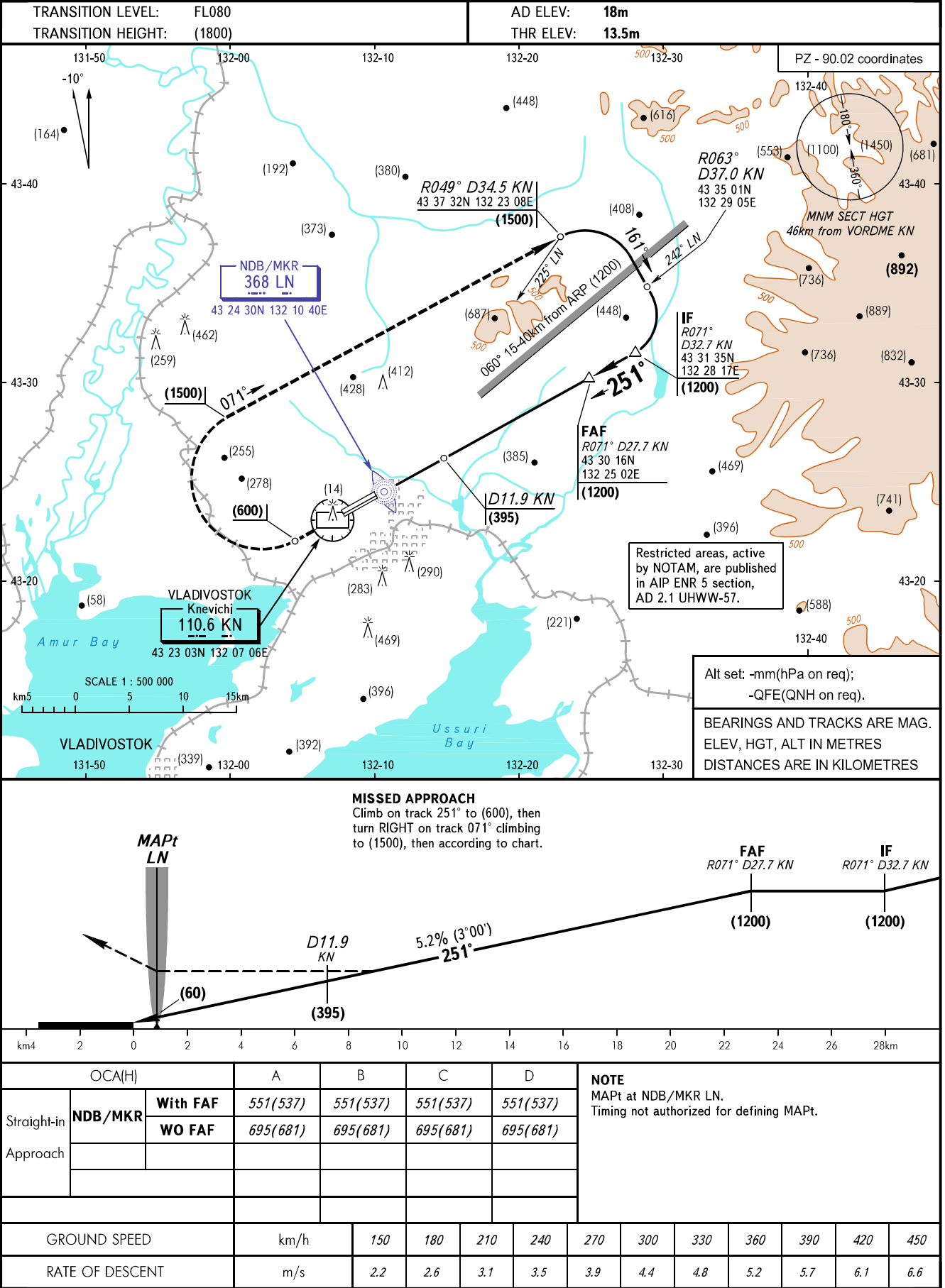
AIRAC AMDT 05/17

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

RADAR
TOWER

119.500
119.500

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
NDB RWY 25L

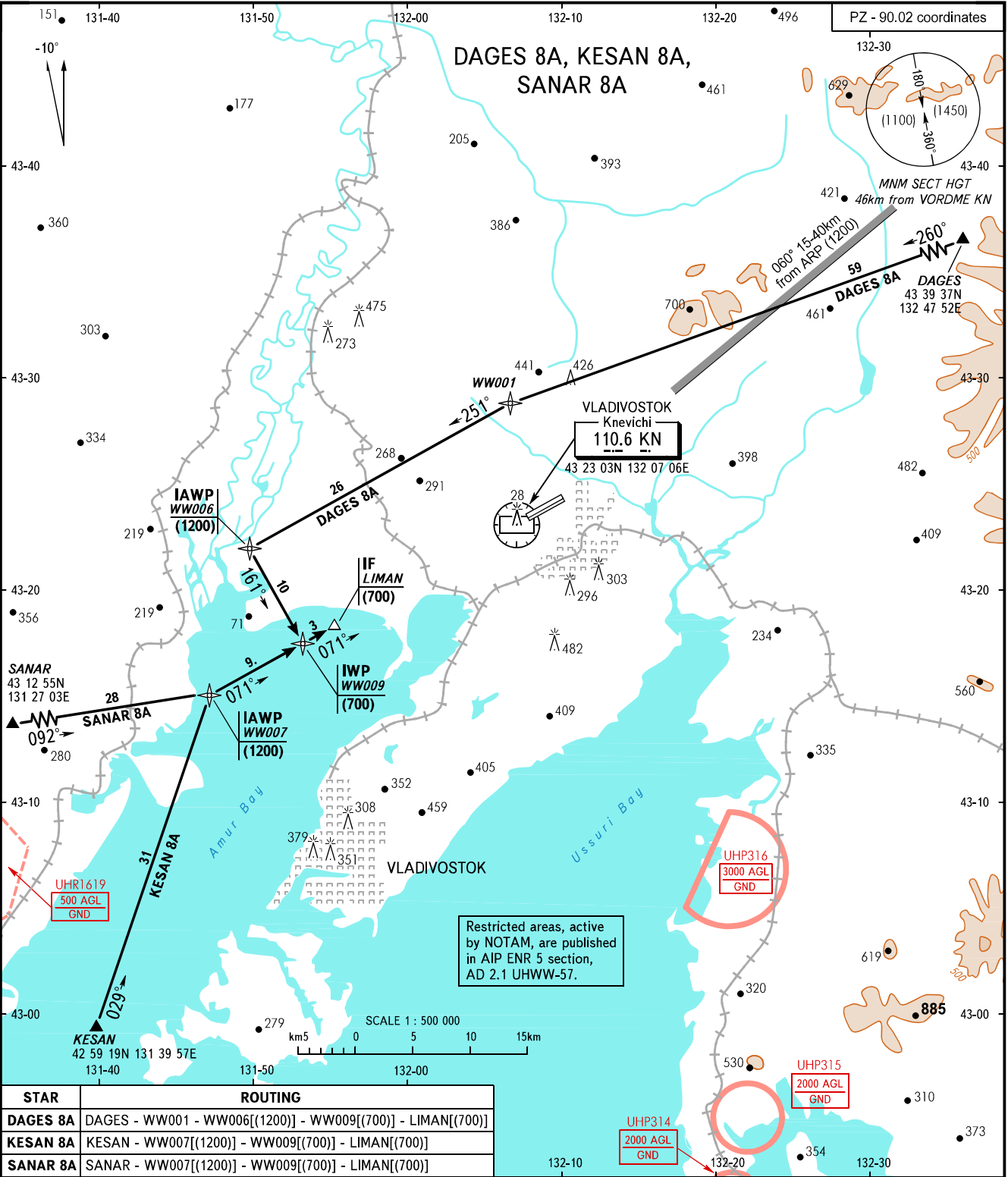


КООРДИНАТЫ ТОЧЕК ПУТИ ПО RNAV (ПЗ-90.02)			
COORDINATES OF WAYPOINTS FOR RNAV (PZ-90.02 coordinates)			
Наименование точки WPT IDENT	Тип точки WPT TYPE	Широта Latitude	Долгота Longitude
1	2	3	4
WW001		432847N	1320640E
WW006	IAWP	432157N	1314950E
WW007	IAWP	431501N	1314715E
WW009	IWP	431728N	1315316E
LIMAN	IF	431817.17N	1315518.94E
WW012	IAWP	433400N	1323420E
WW013	IAWP	432712N	1323141E
WW014	IWP	433135N	1322817E
WW016	IAWP	433558N	1322456E

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION
LEVEL : FL080

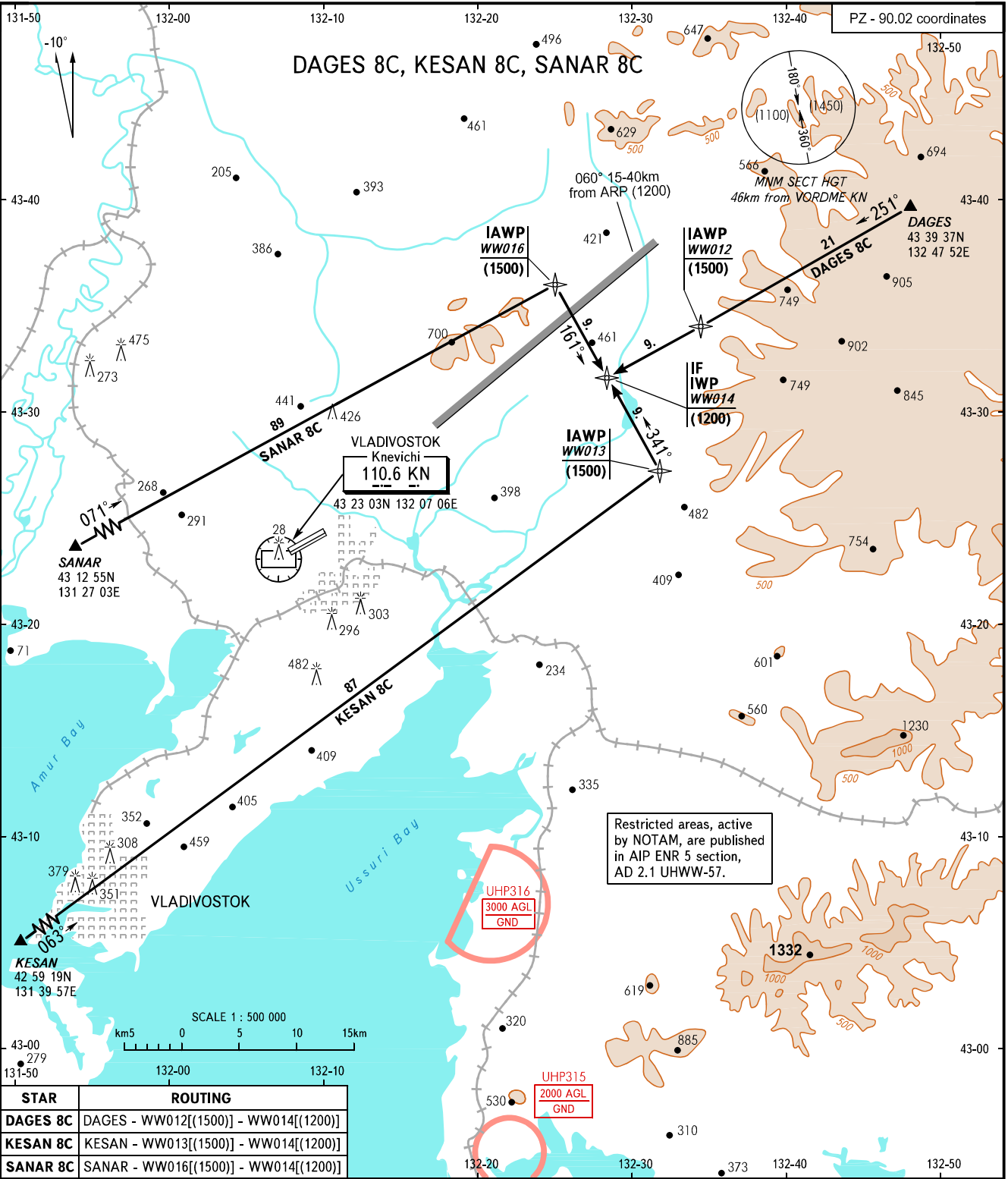
VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
RNAV (GNSS) RWY 07R



STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION
LEVEL : **FL080**

VLADIVOSTOK, RUSSIA
KNEVICH
RNAV (GNSS) RWY 25L



RADAR
119.500

WARNING
Crossing altitudes for exit points of AWY are as directed by ATC.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES