

UKBB AD 2 KYIV/Boryspil' / КИЕВ/Борисполь

UKBB AD 2.1 Aerodrome Location Indicator and Name / Указатель местоположения и название аэродрома

UKBB - KYIV/Boryspil' International

UKBB - Киев/Борисполь Международный

UKBB AD 2.2 Aerodrome Geographical and Administrative data / Географические и административные данные по аэродрому

1	ARP coordinates and site at AD <i>Контрольная точка и координаты местоположения на АД</i>	502041N 0305336E 863 m abeam centre line RWY 18R/36L to E direction from a point 773 m S THR 18R <i>863 м перпендикулярно осевой линии RWY 18R/36L на восток от точки 773 м южнее порога 18R</i>
2	Direction and distance from (city) <i>Направление и расстояние от города</i>	29 km East from Kyiv, 6 km West from Boryspil' <i>29 км на восток от Киева, 6 км на запад от Борисполя</i>
3	Elevation/Reference temperature <i>Превышение/расчетная температура</i>	130 M (427 FT) / 22°C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN <i>Волна геоида в месте превышения аэродрома</i>	24.5 M
5	MAG VAR/Annual Change <i>Магнитное склонение/годовые изменения</i>	7° E (2014) / nil
6	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS <i>Администрация АД, адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS</i>	State International Airport Boryspil' Postal Address: Boryspil'-7, Kyiv region, Ukraine, 08307 Phone: +380 44 281 72 44 Fax: +380 44 281 79 96 AFTN: UKBBYDYD Государственный международный аэропорт Борисполь Почтовый адрес: Борисполь - 7, Киевская область, Украина, 08307 Телефон: +380 44 281 72 44 Факс: +380 44 281 79 96 АФТН: УКББЫДЫД
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR) <i>Воздушное движение</i>	IFR/VFR
8	Remarks <i>Примечания</i>	nil

UKBB AD 2.3 Operational Hours / Часы работы

1	AD Administration <i>Аэродромная администрация</i>	H24 Operation Center: SITA KBPOC7X, AFTN UKBBYDYZ Slot Coordination: SITA KBPDC7X, AFTN UKBBYDYU
2	Customs and immigration <i>Таможня и иммиграция</i>	H24
3	Health and sanitation <i>Медицинская и санитарная службы</i>	H24
4	AIS Briefing Office <i>Бюро AIS по инструктажу</i>	H24 Phone: (380 44) 351 68 11; Fax: (380 44) 351 61 78; AFTN: UKBVYOYX ; E-mail: aisboryspil@uksatse.aero
5	ATS Reporting office (ARO) <i>Бюро информации ОВД (ARO)</i>	H24 Phone: (380 44) 351 68 10, Fax: (380 44) 351 61 78; AFTN: UKBBZPZX E-mail: aroboryspil@uksatse.aero
6	Air traffic service <i>ОВД</i>	H24
7	MET Briefing Office <i>Метеорологическое бюро по инструктажу</i>	H24
8	Fuelling <i>Заправка топливом</i>	H24
9	Handling <i>Обслуживание</i>	H24
10	Security <i>Безопасность</i>	H24
11	De-icing <i>Противообледенение</i>	H24
12	Remark <i>Примечание</i>	nil

UKBB AD 2.4 Handling Services and Facilities / Службы и средства по обслуживанию

1	Cargo-Handling facilities <i>Погрузочно-разгрузочные средства</i>	Trucks 1.5, 2.0, 3.0, 4.0 tonnes, self-propelled container trucks Loaders LO/7011 3.5 and 7.0 tonnes <i>Автопогрузчики 1.5т, 2.0т, 3.0т, 4.0 т, самоходные погрузчики контейнеров Loader LO/7011 3.5 и 7 тонн</i>
2	Fuel/oil types <i>Типы топлива/масел</i>	TS-1, RT (equivalent Jet A-1) / nil <i>ТС-1, РТ (эквивалент Jet A - 1) / nil</i>
3	Fuelling facilities/capacity <i>Средства заправки топливом/пропускная способность</i>	15 trucks (1 - 60000 litres, 4 - 40000 litres, 1 - 30000 litres, 1 - 24000 litres, 6 - 22000 litres, 1 - 18000 litres, 1 - 7500 litres) 13.3 - 20 litres/sec; dispensers 23.3 litres/sec <i>15 топливозаправщиков (60000л -1шт., 40000л - 4шт., 30000л - 1шт., 24000л - 1шт., 22000л - 6шт., 18000л -1шт., 7500л -1шт), 13,3 - 20 л/сек; диспенсеры 23.3 л/сек</i>
4	De-icing facilities <i>Средства по удалению льда</i>	7 ELEFANT based on VOLVO <i>7 ELEFANT на базе VOLVO</i>
5	Hangar space for visiting aircraft <i>Место в ангаре для прибывающих воздушных судов</i>	Two sections, everyone 48x 76m., h -15,3 m (IL-62, B-737) <i>Две секции по 48 х 76, h -15.3 м (Ил-62, Б-737)</i>
6	Repair facilities for visiting aircraft <i>Ремонтное оборудование для прибывающих воздушных судов</i>	Maintenance of IL-62, TU-154, IL-76, YK-42, TU134, AN-26, AN-24, YK-40. <i>Оперативно-техническое обслуживание Ил-62, Ту-154, Ил-76, Як-42, Ту-134, Ан-26, Ан-24, Як-40</i>
7	Remark <i>Примечание</i>	Handling services of ACFT available on request or by agreement with AD administration about handling services <i>Наземное обслуживание воздушных судов возможно по запросу или по договору с администрацией аэропорта о наземном обслуживании</i>

UKBB AD 2.5 Passenger Facilities / Средства для обслуживания пассажиров

1	Hotels <i>Гостиницы</i>	"Airport Boryspil" 500 m from terminal "B" <i>"Аэропорт Борисполь" 500 м от терминала "Б"</i>
2	Restaurants <i>Рестораны/Кафе/Бары</i>	At AD and in the city <i>На аэродроме и в городе</i>
3	Transportation <i>Транспортное обслуживание</i>	Bus, taxi, car rent <i>Автобус, такси, аренда машин</i>
4	Medical facilities <i>Медицинское обслуживание</i>	First aid at AD. Hospitals in the city <i>Медпункт в аэровокзале. Больницы в городе</i>
5	Bank and Post Office <i>Банк / Почтовое отделение</i>	Yes <i>Есть</i>
6	Tourist Office <i>Туристическое бюро</i>	AVBL "Inturs-Kyiv" "Интурс-Киев" "Sam" "Сам" "Iana" "Яна"
7	Remark <i>Примечание</i>	nil

UKBB AD 2.6 Rescue and fire fighting services / Аварийно-спасательная и противопожарная служба

1	AD category for Fire fighting <i>Категория аэродрома по противопожарному оснащению</i>	CAT 9 <i>Категория 9</i>
2	Rescue equipment <i>Аварийно-спасательное оборудование</i>	Rescue and fire-fighting vehicles are equipped in accordance with category 9 <i>Спасательные и противопожарные транспортные средства оборудованы в соответствии с 9 категорией</i>
3	Capability for removal of disabled aircraft <i>Возможности по удалению воздушных судов, потерявших способность двигаться</i>	Pneumo- and hydro-lifters and other equipment for evacuation ACFT up to 100 tons <i>Пневмо- и гидроподъемники, и другое оборудование для эвакуации ВС до 100 тонн</i>
4	Remark <i>Примечание</i>	nil

UKBB AD 2.7 Seasonal availability - clearing / Сезонное использование оборудования – удаление осадков

1	Types of clearing equipment <i>Виды оборудования для удаления осадков</i>	Brush-plough, tractor and auger- rotor equipment, blowers and thermal machines <i>Плужно-щеточная, автотракторная и шнекороторная техника, ветровые и тепловые машины</i>
2	Clearance priorities <i>Очередность удаления осадков</i>	1. RWY 18L/36R, TWYs 18L/36R, Aprons M - main, RWY LGTs 18L/36R, LLZ and GP areas 18L/36R 2. RWY 18R/36L, TWYs 18R/36L, RWY LGTs 18R/36L, LLZ and GP areas 18R/36L, Air Terminal area 3. RWY shoulders, TWYs other, Aprons other, Roads <i>1. RWY 18L/36R, TWYs 18L/36R, перрон М, огни RWY 18L/36R, зоны LLZ & GP 18L/36R 2. RWY 18R/36L, TWYs 18R/36L, огни RWY 18R/36L, зоны LLZ & GP 18R/36L, привокзальная пл. 3. Обочины RWY, TWYs другие, перроны другие, подъездные пути</i>
3	Remarks <i>Примечания</i>	Information on precipitation from November to April is published in NOTAM (SNOWTAM) <i>Информация об осадках с ноября по апрель издается в NOTAM (SNOWTAM)</i>

UKBB AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations data / Данные по перронам, TWY и местам проверок

1	Apron surface and strength <i>Поверхность и прочность перронов</i>	Apron <i>Перрон</i>	Surface <i>Поверхность</i>	Strength <i>Прочность</i>	
		C	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 33/R/C/X/T	
		D	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 78/R/C/W/T	
		E1	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 29/R/C/X/U	
		E2	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 28/R/C/X/U	
		G	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/W/T	
		M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 31/R/C/X/T (ACFT stands 22-31 PCN 80/R/C/X/T)	
		S	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 73/R/C/W/T (ACFT stands S10-S20 PCN 21/R/C/X/T; S25-S30 PCN 80/R/C/W/T; S31-S45 PCN 83/R/C/W/T)	
	Apron 1	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/W/T		
2	Taxiway width, surface and strength <i>Ширина, поверхность и прочность РД</i>	TWY <i>РД</i>	Width <i>Ширина</i>	Surface <i>Поверхность</i>	Strength <i>Прочность</i>
		TWY A1	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/W/T
		TWY A2	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 100/R/C/W/T
		TWY A3	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 100/R/C/W/T
		TWY A4	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 100/R/C/W/T
		TWY A5	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/W/T
		TWY A6	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/W/T
		TWY B	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/W/T
		TWY C	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/W/T
		TWY C1	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/X/T

		TWY C2	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/X/T
		TWY C3	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/X/T
		TWY C4, C5, C6	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 78/R/C/W/T
		TWY D	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/X/T
		TWY M1	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/W/T
		MTWY 2	21 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 27/R/C/X/T
		TWY M	22 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 28/R/C/X/U
		TWY M (from TWY M1 to Apron 1)	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 80/R/C/W/T
		TWY UTR	18 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 31/R/C/X/T
		TWY 9	21 M	Asphalt <i>Асфальт</i>	PCN 41/R/C/X/T (mixed)
		TWY 10	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 70/R/C/X/T
		TWY 11	21 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 27/R/C/X/T
		TWY 12	18 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 39/R/C/X/T
		TWY 13	18 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 39/R/C/X/T
		TWY 14	18 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 39/R/C/X/T
		TWY 15	21 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 41/R/C/X/T
		TWY 16	18 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 27/R/C/X/T
		TWY 17	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 70/R/C/X/T
		TWY 18	20.7 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 38/R/C/W/T
		TWY 19	22.5 M	Concrete <i>Бетон</i>	PCN 83/R/C/W/T
3	Altimeter checkpoint location and elevation <i>Местоположение и превышение мест проверки высотомеров</i>	RWY THR			
4	VOR checkpoints <i>Местоположение точек проверки VOR</i>	nil			
5	INS checkpoints <i>Местоположение точек проверки INS</i>	nil			
6	Remarks <i>Примечания</i>	nil			

UKBB AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings / Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки

1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands <i>Использование опознавательных знаков места стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке</i>	Guidance signs at entrance to/exit from RWY, guidance signs of TWY, TWY guide lines, markings of ACFT stands. Parking is performed by instructions of marshaller. Visual docking/parking guidance system of aircraft stands, "VISUAL NOSE-ON GUIDANCE SYSTEM" (ACFT stand 2 & 2A) <i>Указательные знаки в местах входа/выхода на/с RWY, указательные знаки РД и пути руления по ним, маркировочные знаки МС. Размещение на стоянке по указанию встречающего. На ACFT stand 2 и 2A визуальная система наведения для обеспечения стыковки носовой части</i>
2	RWY and TWY markings and LGT <i>Маркировочные знаки и огни ВПП и РД</i>	RWY / ВПП: RWY18L/36R: THR, designation, centre line, TDZ, fixed distance, Edge MRKD THR, centre line, TDZ (RWY 36R), edge, end LGTD <i>Маркировка: порог, цифровой знак посадочного магнитно-путевого угла, осевая линия, зона приземления, фиксированное расстояние, край RWY</i> <i>Огни: входные, боковые, осевой линии, зоны приземления (RWY 36R), ограничительные</i> RWY18R/36L: THR, designation, centre line, TDZ, fixed distance, edge MRKD THR, edge, end LGTD <i>Маркировка: порог, цифровой знак посадочного магнитно-путевого угла, осевая линия, зона приземления, фиксированное расстояние, край RWY</i> <i>Огни: входные, боковые, ограничительные</i> TWY / РД: Centre line, holding positions, edges MRKD Edges, holding positions, centre line LGDT <i>Маркировка: осевая линия, место ожидания, край TWY</i> <i>Огни: рулежные боковые, места ожидания, осевой линии</i>
3	Stop bars <i>Огни линии "стоп"</i>	Established at TWYs: A1,A2,A3,A4,A5,A6,B,C on intersections TWYs and exit to RWY <i>Установлены на TWYs: A1, A2, A3, A4, A5, A6, B, C в местах пересечений TWYs и входа на RWY</i>
4	Remarks <i>Примечания</i>	nil

UKBB AD 2.10 Aerodrome obstacles / Аэродромные препятствия

In Region 2 В районе 2					
Designations Obstacle <i>Обозначение препятствия</i>	Obstacle type <i>Вид препятствия</i>	Location obstacle <i>Местоположение препятствия</i>	Elevation / height <i>Превышение / относительная высота</i>	Markings / type, color <i>Маркировка / вид, цвет</i>	Remarks <i>Примечания</i>
a	b	c	d	e	f
nil	nil	nil	nil	nil	In approach & TKOF areas: See Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A. In circling area and at AD: See SID, STAR charts <i>В зонах захода на посадку и взлета: см. Карту Аэродромных Препятствий - ICAO Тип А. В зонах полета по кругу и на аэродроме: см. карты SID и STAR</i>
In Region 3 В районе 3					
Designations Obstacle <i>Обозначение препятствия</i>	Obstacle type <i>Вид препятствия</i>	Location obstacle <i>Местоположение препятствия</i>	Elevation / height <i>Превышение / относительная высота</i>	Markings / type, color <i>Маркировка / вид, цвет</i>	Remarks <i>Примечания</i>
a	b	c	d	e	f
nil	nil	nil	nil	nil	In approach & TKOF areas: See Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A. In circling area and at AD: See SID, STAR charts <i>В зонах захода на посадку и взлета: см. Карту Аэродромных Препятствий - ICAO Тип А. В зонах полета по кругу и на аэродроме: см. карты SID и STAR</i>

UKBB AD 2.11 Meteorological information provided / Предоставляемая метеорологическая информация

1	Associated MET Office <i>Соответствующий метеорологический орган</i>	Borispiil' <i>Борисполь</i>
2	Hours of service, MET Office outside hours <i>Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы</i>	H24
3	Office responsible for TAF preparation, Periods of validity <i>Орган, ответственный за составление TAF сроки действия</i>	Borispiil' / 24 HR <i>Борисполь / 24 HR</i>
4	Type of landing forecast, Interval of issuance <i>Тип прогнозов на посадку и частота составления</i>	TREND / 24H <i>TREND / 24H</i>
5	Briefing/consultation provided <i>Предоставляемые консультации / инструктаж</i>	P, T*, D * Only for users of MeteoBriefing <i>P, T*, D</i> * Только для пользователей MeteoBriefing
6	Flight documentation, Language(s) used <i>Предоставляемая полетная документация и используемые языки</i>	C, PL English, Russian <i>Карты, открытый текст английский и русский</i>
7	Charts and other informations available for briefing or consultation <i>Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа и консультаций</i>	S, U, P, W
8	Supplementary equipment available for providing information <i>Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации</i>	Actual Weather Data Monitor, Satellite inf., WXR. Automated Pre-flight Information System "MeteoBriefing" for flight documentation preparation (http://ukbb.namc.com.ua/mbr), the access conditions is indicated on the site.
9	ATS unit provided with information <i>Органы УВД, обеспечиваемые информацией</i>	KYIV ACC, Borispol' TWR <i>Киев ACC, Борисполь TWR</i>
10	Additional information (limitation of service, etc.) <i>Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.)</i>	UAMC BORYSPIL' : Phone (+380 44) 281 73 21, 281 79 79 <i>УАМЦ Борисполь : телефон (+380 44) 281 73 21, 281 79 79</i>

UKBB AD 2.12 Runway physical characteristics / Физические характеристики RWY

Designations RWY NR <i>Обозначение ВПП Номер</i>	True And MAG BRG <i>Истинный и магнитный пеленг</i>	Dimensions of RWY <i>Размеры ВПП (М)</i>	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY <i>Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и конечной полосы торможения</i>	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation <i>Координаты порога ВПП, конца ВПП Волна геоида порога ВПП</i>	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY <i>Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода</i>
1	2	3	4	5	6
18L	182°41'38" GEO 176° MAG	4000x60	80/R/C/W/T Concrete <i>Бетон</i>	502137.94N 0305423.30E - nil	THR 125.0 M/410.1 FT nil
36R	002°41'38" GEO 356° MAG	4000x60	80/R/C/W/T Concrete <i>Бетон</i>	501928.63N 0305413.80E - nil	THR 128.5 M/421.6 FT nil
18R	182°39'26" GEO 176° MAG	3500x63	39/R/C/X/T Concrete <i>Бетон</i>	502107.68N 0305253.73E - nil	THR 127.8 M/419.3 FT TDZ 129.8 M/425.9 FT
36L	002°39'26" GEO 356° MAG	3500x63	39/R/C/X/T Concrete <i>Бетон</i>	501914.54N 0305245.54E - nil	THR 123.0 M/403.6 FT nil

Slope of RWY-SWY Уклон ВПП и концевой полосы торможения (M)	SWY dimensions Размеры концевой полосы торможения (M)	CWY dimensions Размеры полос, свободных от препятствий (M)	Strip dimensions Размеры летной полосы (M)	OFZ Свободная от препятствий зона	Remarks Примечания
7	8	9	10	11	12
+0,17%/-0,14% 2900m/1100m	nil	150x150	4300x300	nil nil	nil
+0,14%/-0,17% 1100m/2900m	nil	150x150	4300x300	nil	RWY 36R available for CAT IIIA operations RWY 36R обеспечивает CAT IIIA
+0,25%/-0,25% 780m/2720m	nil	400x150	4300x300	nil nil	nil
+0,25%/-0,25% 2720m/780m	nil	400x150	4300x300	nil nil	nil

UKBB AD 2.13 Declared distances / Объявленные дистанции

RWY Designator Обозначение RWY	Take-OFF RUN Available Располагаемая длина разбега (M)	Take-OFF Distance Available Располагаемая взлетная дистанция (M)	Accelerate-STOP Distance Available Располагаемая дистанция прерванного взлета (M)	Landing Distance Available Располагаемая посадочная дистанция (M)	Remarks Примечания
1	2	3	4	5	6
18L	4000	4150	4000	4000	Nil
From TWY A2	2900	3050	2900	-	nil
From TWY A3	2000	2150	2000	-	nil
36R	4000	4150	4000	4000	Nil
From TWY A4	2000	2150	2000	-	nil
From TWY A5	3050	3200	3050	-	nil
18R	3250	3650	3250	3500	250 m from THR not AVBL for take-off Первые 250 м для взлета не используются
From TWY 13	1700	2100	1700	-	nil
From TWY 14	2550	2950	2550	-	nil
36L	3250	3650	3250	3500	250 m from THR not AVBL for take-off Первые 250 м для взлета не используются
From TWY 12	2550	2950	2550	-	nil
From TWY 13	1700	2100	1700	-	nil

UKBB AD 2.14 Approach and runway lighting / Огни приближения и огни RWY

RWY Designator Обозначение ВПП	APCH LGT type LEN INTST Тип, протяженность и сила света огней приближения	LGT colour WBAR Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN Протяженность огней зоны приземления	RWY Centre Line LGT Length, spacing, colour, INTST Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	RWY edge LGT LEN, spacing colour INTST Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	RWY End LGT colour WBAR Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	RWY LGT LEN (M) colour Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Remarks Примечания
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
18L	CAT I 900 M LIH	Green Зеленые	PAPI Left / 3° Слева / 3°	-	4000 m 15,0 m, 0-3100 white 3100-3700 R/W 3700-4000 red LIH 4000m, 15m, 0-3100m белые 3100-3700 красные / белые, 3700-4000 красные, LIH	4000 m 60 m white (last 600m yellow) LIH 4000m, 60m белые (последние 600 m, желтые), LIH	Red Красные	-	nil
36R	CAT II and III CAT II и III 900 M LIH	Green Зеленые	PAPI Left / 3° Слева / 3°	900m	4000 m 15,0 m, 0-3100 white 3100-3700 R/W 3700-4000 red LIH 4000m, 15m, 0-3100m белые 3100-3700 красные / белые, 3700-4000 красные, LIH	4000 m 60 m white (last 600m yellow) LIH 4000m, 60m белые (последние 600 m, желтые), LIH	Red Красные	-	nil
18R	CAT I 900 M LIH	Green Зеленые	PAPI Left / 3° Слева / 3°	-	-	3500 m 50 m white (last 600m yellow) LIH 3500m, 50m белые (последние 600m, желтые), LIH	Red Красные	-	nil
36L	CAT I 900 M LIH	Green Зеленые	PAPI Left / 3° Слева / 3°	-	-	3500 m 50 m white (last 600m yellow) LIH 3500m, 50m белые (последние 600m, желтые), LIH	Red Красные	-	nil

UKBB AD 2.15 Other lighting, secondary power supply / Прочие огни, резервный источник электропитания

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation <i>Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики</i>	nil / nil
2	LDI location and LGT <i>Местоположение указателя направления посадки (LDI)</i> Anemometer location and LGT <i>Анемометр, местоположение и освещение</i>	nil Anemometer: 300 m from THR 36L not lighted <i>Анемометр: 300 м от порога 36L, неосвещен</i>
3	TWY edge and centre line lighting <i>Рулежные огни и огни осевой линии РД</i>	Centre line / <i>Огни осевой линии</i> : TWY A1,A2,A3, A4,A5,A6,B,C,C1,C2 Edge / <i>Боковые рулежные огни</i> : blue / <i>синие</i>
4	Secondary power supply/switch over time <i>Резервный источник электропитания/время переключения</i>	AVBL / 1 sec.
5	Remarks <i>Примечания</i>	nil

UKBB AD 2.16 Helicopter Landing Area / Зона посадки вертолетов

1	Coordinates TLOF or THR FATO <i>Координаты TLOF и пороги FATO</i>	nil
2	TLOF and/or FATO elevation M/FT <i>Превышение TLOF/FATO м/футы</i>	nil
3	TLOF and FATO area dimension, surface, strength, marking <i>Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка</i>	nil
4	True and MAG BRG of FATO <i>Истинный и магнитный пеленги FATO</i>	nil
5	Declared distance available <i>Объявленные располагаемые дистанции</i>	nil
6	APP and FATO lighting <i>Огни приближения и огни зоны FATO</i>	nil
7	Remark <i>Примечание</i>	RWY is used. Previous application is needed <i>Используется RWY. Предварительная заявка на прием</i>

UKBB AD 2.17 ATS Airspace / Воздушное пространство ATS

1	Designation and lateral limits <i>Обозначение и боковые границы</i>	CTR Boryspil' / <i>CTR Борисполь</i> 503439N 0305218E - 503426N 0305955E - 500607N 0305753E - 500624N 0304827E - 501920N 0304320E - 502744N 0304229E - 503439N 0305218E
2	Vertical Limits <i>Вертикальные границы</i>	900 M SFC
3	Airspace classification <i>Классификация воздушного пространства</i>	D
4	ATS unit call sign/Language(s) <i>Позывной и язык органа ОВД</i>	Boryspil' Tower Rus, Eng <i>Борисполь Вышка</i> Рус, Анг
5	Transition altitude <i>Абсолютная высота перехода</i>	3050 M
6	Remarks <i>Примечания</i>	nil

UKBB AD 2.18 ATS Communication Facilities / Средства связи ATS

Service designation <i>Обозначение службы</i>	Call sign <i>Позывной</i>	Frequency <i>Частота</i>	Hours of operation <i>Часы работы</i>	Remarks <i>Примечания</i>
1	2	3	4	5
ATIS (ARR)	<i>Борисполь ATIS</i>	134.250 MHz	H24	Rus
ATIS (ARR)	<i>Boryspil' ATIS</i>	126.700 MHz	H24	Eng
ATIS (DEP)	<i>Борисполь ATIS</i>	119.425 MHz	H24	Rus
ATIS (DEP)	<i>Boryspil' ATIS</i>	125.950 MHz	H24	Eng
DLV	<i>Boryspil' Delivery Борисполь Выдача</i>	130.275 MHz	HO	By ATS <i>По решению органа ОВД</i>
GND	<i>Boryspil' Ground Борисполь Руление</i>	118.050 MHz	H24	nil
GND	<i>Boryspil' Ground Борисполь Руление</i>	127.925 MHz	H24	nil
TWR	<i>Boryspil' Tower Борисполь Вышка</i>	119.650 MHz	H24	RWY 18R/36L <i>ВПП 18R/36L</i>
TWR	<i>Boryspil' Tower Борисполь Вышка</i>	119.300 MHz	H24	RWY 18L/36R <i>ВПП 18L/36R</i>

UKBB AD 2.19 Radio navigation and landing aids / Радионавигационные средства и средства посадки

Type of aid and VAR (For VOR/ILS/MLS, give station declination) <i>Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций (для VOR/ILS/MLS указать магнитное склонение)</i>	ID <i>Обозначение</i>	Frequency <i>Частота</i>	Hours of operation <i>Часы работы</i>	Site of transmitting antenna coordinates <i>Координаты места установки передающей антенны</i>	Elevation of DME transmitting antenna <i>Превышение передающей антенны DME</i>	Remarks <i>Примечания</i>
1	2	3	4	5	6	7
LM 18L	I	640.00 KHZ	H24	502208.0N 0305425.7E		
LM 18R	B	405.00 KHZ	H24	502145.6N 0305256.5E		
LM 36L	E	405.00 KHZ	H24	501842.0N 0305243.2E		
LM 36R	O	640.00 KHZ	H24	501856.5N 0305411.2E		
LO 18L	BI	310.00 KHZ	H24	502350.8N 0305432.8E		
LO 18R	KB	825.00 KHZ	H24	502311.0N 0305302.7E		
LO 36L	KE	825.00 KHZ	H24	501658.3N 0305235.7E		
LO 36R	NO	310.00 KHZ	H24	501714.9N 0305403.8E		
VOR/DME	BRP	115.90 MHz CH 106X	H24	501708.5N 0305403.5E	128.8M/422.6FT	
LOC 18L ILS CAT I	IBI	111.30 MHz	H24	501858.9N 0305411.6E		
GP		332.30 MHz	H24	502128.1N 0305416.0E		3°, RDH 15.6 m
MM		75.00 MHz	H24	502208.0N 0305425.7E		
OM		75.00 MHz	H24	502350.8N 0305432.8E		
LOC 18R ILS CAT I	IKB	108.90 MHz	H24	501843.5N 0305243.3E		
GP		329.30 MHz	H24	502057.9N 0305244.0E		3°, RDH 17.4 m
MM		75.00 MHz	H24	502145.6N 0305256.5E		
OM		75.00 MHz	H24	502311.0N 0305302.7E		
LOC 36L ILS CAT I	IKE	110.50 MHz	H24	502143.7N 0305256.3E		
GP		329.60 MHz	H24	501924.6N 0305237.2E		3°, RDH 16.4 m
MM		75.00 MHz	H24	501842.0N 0305243.2E		
OM		75.00 MHz	H24	501658.3N 0305235.7E		
LOC 36R ILS CAT IIIA	INO	109.70 MHz	H24	502202.8N 0305425.1E		
GP		333.20 MHz	H24	501938.9N 0305408.0E		3°, RDH 15.8 m
MM		75.00 MHz	H24	501856.5N 0305411.2E		
OM		75.00 MHz	H24	501714.9N 0305403.8E		

UKBB AD 2.20 Local traffic regulations / Местные правила движения

1. Airport regulations.

1.1. Movement of ACFT by the aerodrome is carried out under own engines power and by towing. Taxiing and towing are carried out along established marking. By sequential engines start-up and running on idle thrust are permitted on apron stands on request TWR controller "Boryspil Ground" taking additional safety measures.

1. Аэродромные правила.

1.1. Движение ACFT по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой тягачами. Руление и буксировка по установленной маркировке. На стоянках перрона разрешено выполнять поочередный запуск и опробование двигателей на режимах "малый газ" – по запросу диспетчера TWR "Boryspil Ground" с учетом дополнительных мер безопасности.

1.2. Using engines power more then idle thrust.

Taxiing of CAT C and D ACFT on the aprons shall be carried out under engines power not more then idle thrust. Taxiing of CAT C and D ACFT out of stands shall be carried out under engines power not more then 0.42 of the rating. If unable to break away under this power, the flight crew shall call for a tow tractor for ACFT towing to engines start-up point.

1.3. Helicopters flights.

At presence of VFR flights conditions, helicopters flights are carried out from point Main TWY-2 (502034N 0305311E) that marks a circle in diameter 10m. If no VFR flights conditions and night helicopters flights are carried out to RWY. Taxiing, towing and moving by air helicopters are carried out designated by TWR controller "Boryspil Ground" route under the responsibility of the commander of the helicopter.

1.4. When APU of ACFT parked on the stands of Terminals B and D is inoperative, are allowed to run one engine just prior beginning to the towing (push-back) ACFT towards to the engine start-up position. ACFT towing (push-back) with the engine running (starting-up during towing) on the apron covered snow, or ice (slippery) is prohibited.

2. Taxiing to and from stands.

2.1. Arriving ACFT shall be met and escort by "Follow me" vehicles to the designated stand, setting ACFT to stand. Movement (taxiing, towing) of ACFT about the aerodrome shall be carried out only by permission of the TWR controller "Boryspil Ground" on the frequency 118.050 MHz. Taxiing and towing the ACFT without permission TWR controller "Boryspil Ground" are prohibited.

2.2. Before start up crew of ACFT listen to ATIS, contact "Boryspil Delivery" on FREQ 130.275 MHz for ATC clearance. If controller TWR "Boryspil Delivery" does not work, contact with controller TWR "Boryspil Ground" on FREQ 118.050MHz for ATC clearance.

2.3. When visibility is 400m or lower by requirements crew or by ATC clearance at night for ACFT from stands is led to Main TWY 2 or TWY C, TWY B.

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

General aviation ACFT are escorted by "Follow me" vehicles to stands designated for them.

4. Parking area for helicopters.

For helicopters parking using ACFT stands indication by TWR controller "Boryspil Ground".

5. Apron. Taxiing during winter conditions.

5.1. The taxi guide lines may be invisible because of the snow. Assistance from "Follow me" vehicle may be requested via the TWR controller "Boryspil Ground".

5.2. After towing ACFT the anti-icing processing of ACFT will take place at the aircraft stands or apron positions (TWY). Coordinate with "Boryspil Transit" on FREQ 131.775MHz.

6. Taxiing restriction.

6.1. Taxiing and parking of ACFT at apron "M" through the adjacent stand – only with "Follow me" vehicle.

6.2. Taxiing ACFT via route K, T1-T4 only with "Follow me" vehicle .

6.3. Taxiing via TWY M only with "Follow me" assistance.

6.4. Taxi route "M" for ACFT of wingspan not exceed of 65m.

6.5. Taxi route "C2" for ACFT of wingspan not exceed of 36m.

6.6. Taxi route "K" for ACFT of wingspan not exceed of 29m.

6.7. Movement of ACFT from apron "C" to TWY 16 only by towing.

Taxiing of ACFT code 4E via TWY 9, TWY 12 and TWY 14 are prohibited. Taxiing of ACFT code 4E via TWY 13, TWY 18 and of ACFT code 4D via TWY 12, TWY 14 to be performed strictly by centerline and of safety speed with great caution.

1.2. Использование тяги двигателей, превышающих режим "малого газа".

Режим работы двигателей ACFT категории C и D при рулении по перронам не более чем "малый газ". Выруливание ACFT категории C и D с мест стоянок осуществляется на режиме двигателей не более 0.42 номинала. В случае невозможности страгивания с места на этом режиме вызывается буксир для буксировки ACFT к месту запуска.

1.3. Полеты вертолетов.

При наличии условий для полетов по ПВП взлет, набор высоты, снижение и посадка выполняются с рабочим курсом с/на места взлета/посадки, которое находится на МРД-2 (502034N 0305311E), маркировка - круг диаметром 10м. Ночью и при отсутствии условий для полетов по ПВП, взлет и посадка выполняются с/на ВПП. Руление, буксировка и перемещение по воздуху вертолетов, выполняются по назначенному диспетчером TWR "Boryspil Ground" маршруту под ответственность командира вертолета.

1.4. При неисправной APU у ACFT на места стоянок терминалов B и D разрешается запуск одного двигателя непосредственно перед началом буксировки к месту запуска двигателей. Буксировка ACFT с запущенным двигателем (запуск во время буксировки) на заснеженном, покрытом льдом (скользком) перроне запрещается.

2. Руление на места стоянки и с них.

2.1. Прибывающие ACFT встречаются машинами сопровождения, в сопровождении которых рулят до указанной стоянки. Передвижение (руление, буксировка) ACFT по аэродрому производится только с разрешения диспетчера TWR "Boryspil Ground" на частоте 118.050MHz. Без разрешения диспетчера TWR "Boryspil Ground" руление и буксировка - запрещена.

2.2. Перед запуском двигателей экипаж должен прослушать информацию ATIS, установить связь с диспетчером TWR "Boryspil Delivery" на частоте 130.275 MHz для получения диспетчерского разрешения. Когда диспетчер "Boryspil Delivery" не работает, диспетчерское разрешение выдает диспетчер TWR "Boryspil Ground" на частоте 118.050MHz.

2.3. При видимости 400м и менее, по требованию командира ACFT или по указанию руководителя полетов в ночное время, ACFT с мест стоянок лидируются до магистральной РД 2 или РД С, РД В.

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

ACFT общего назначения сопровождаются машинами сопровождения на МС, выделенных для них.

4. Зона стоянки для вертолетов.

Для размещения вертолетов по указанию диспетчера TWR "Boryspil Ground" используются стоянки на перронах.

5. Перрон. Руление в зимних условиях.

5.1. Ось руления может быть не видна из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера TWR "Boryspil Ground".

5.2. Противобледенительная обработка ACFT осуществляется в установленных местах на стоянках, на перроне (TWY) после буксировки ACFT. Координацию осуществляет "Boryspil Transit" на частоте 131.775MHz.

6. Ограничения при рулении.

6.1. Руление и установка ACFT на МС на перроне "M" через смежные МС – только за машиной сопровождения .

6.2. Руление ACFT по маршрутам К, Т1-Т4 – только за машиной сопровождения .

6.3. Руление ACFT по РД М – только за машиной сопровождения.

6.4. Маршрут руления "M" для ACFT с размахом крыла не больше 65м.

6.5. Маршрут руления "C2" для ACFT с размахом крыла не больше 36м.

6.6. Маршрут руления "K" для ACFT с размахом крыла не больше 29м.

6.7. Перемещение ACFT с перрона "C" в направлении TWY 16 – только буксировкой.

Руление ACFT код 4E по TWY 9, TWY 12, TWY 14 – запрещено. Руление ACFT код 4E по TWY 13, TWY 18 и ACFT код 4D по TWY 12, TWY 14 – строго по осевой линии на безопасной скорости при повышенном внимании.

**Pilot Instructions
for
Visual Docking Guidance System**

A Visual Docking Guidance System has been installed at Boryspil Airport (Terminal D). Automatic docking systems are used to guide the taxiing aircraft accurately along the last stretch of the apron to the designated parking position.

The docking system is based on a video system. The following sequence of events identifies how a pilot would use this system to dock an aircraft at this Gate.

Display and Symbols (Docking)

**Инструкция для пилотов
по
Системе Визуальной Стыковки**

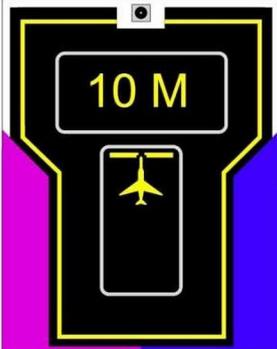
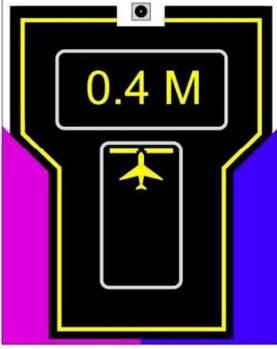
Система Визуальной Стыковки установлена в аэропорту Борисполь (Терминал D). Система автоматической визуальной стыковки используется для подвода рулящего АСFT точно вдоль последнего участка перрона до назначенного места стоянки.

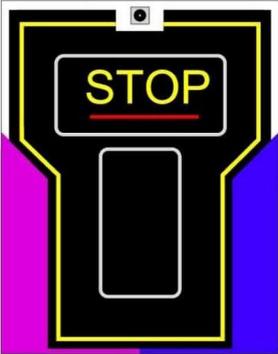
Система визуальной стыковки основана на видео системе. Далее будет показано, как пилот должен будет использовать систему для постановки АСFT к Gate.

**Дисплей и Символы (Визуальная
стыковка)**



<p>ACFT type and Gate number are alternated in a flashing sequence across the top of display board.</p>	 <p>Gate Ready for Docking. Gate готов для установки ACFT.</p>	<p>Тип ACFT и номер Gate показываются в мигающей последовательности сверху дисплея.</p>																
<p>When the ACFT is detected, only the ACFT type is displayed steady across the top of the display. At this point, distance to Gate will be measured in such increments:</p> <table border="1" data-bbox="97 996 485 1122"> <tr> <td>30 m to 20 m</td> <td>5 m steps</td> </tr> <tr> <td>20 m to 10 m</td> <td>2 m steps</td> </tr> <tr> <td>10 m to 1 m</td> <td>1 m steps</td> </tr> <tr> <td>1 m to stop</td> <td>0.2 m steps</td> </tr> </table>	30 m to 20 m	5 m steps	20 m to 10 m	2 m steps	10 m to 1 m	1 m steps	1 m to stop	0.2 m steps	 <p>ACFT detected. ACFT обнаружен.</p>	<p>Когда ACFT обнаружено, только тип ACFT постоянно высвечивается сверху дисплея. В этой точке, дистанция до Gate будет считываться с такой дискретностью:</p> <table border="1" data-bbox="858 1025 1214 1142"> <tr> <td>30 м до 20 м</td> <td>5 м шаг</td> </tr> <tr> <td>20 м до 10 м</td> <td>2 м шаг</td> </tr> <tr> <td>10 м до 1 м</td> <td>1 м шаг</td> </tr> <tr> <td>1 м до остановки</td> <td>0.2 м шаг</td> </tr> </table>	30 м до 20 м	5 м шаг	20 м до 10 м	2 м шаг	10 м до 1 м	1 м шаг	1 м до остановки	0.2 м шаг
30 m to 20 m	5 m steps																	
20 m to 10 m	2 m steps																	
10 m to 1 m	1 m steps																	
1 m to stop	0.2 m steps																	
30 м до 20 м	5 м шаг																	
20 м до 10 м	2 м шаг																	
10 м до 1 м	1 м шаг																	
1 м до остановки	0.2 м шаг																	
<p>Correction left is required.</p>	 <p>ACFT is right of center line. ACFT справа от центральной линии.</p>	<p>Необходимо принять влево.</p>																

<p>Correction right is required.</p>	 <p>ACFT is left of center line. ACFT слева от центральной линии.</p>	<p>Необходимо принять вправо.</p>
<p>10 m to final stop position. Important: Approach slowly to final stop position.</p>	 <p>ACFT is on center line. ACFT по центру.</p>	<p>10 m до остановки. Важно: Приближайтесь медленно до остановки.</p>
<p>0.4m to final stop position, prepare to stop the ACFT.</p>	 <p>ACFT is on center line. ACFT по центру.</p>	<p>0.4m до полной остановки, подготовьтесь остановить ACFT.</p>

<p>Stop now, docking point reached.</p>	 <p>STOP.</p>	<p>Остановитесь, точка визуальной стыковки достигнута.</p>
<p>Successful docking.</p>	 <p>OK.</p>	<p>Успешная визуальная стыковка.</p>
<p>ACFT has gone beyond docking position.</p>	 <p>TOO FAR. Слишком далеко.</p>	<p>АСФТ прошел точку визуальной стыковки.</p>

<p>Stop ACFT immediately, wait for docking instructions from Apron Control to resume docking procedure.</p>	 <p>ESTOP (Emergency Stop). ESTOP (Срочная остановка).</p>	<p>Остановите ACFT немедленно, ждите инструкций для продолжения визуальной стыковки.</p>
---	---	--

If the following events occur, the pilot must stop the docking procedure, report problem to Apron Control and wait for further instructions from Apron Control:

- Displayed ACFT type is not the incoming ACFT.
- Display board become unreadable (loss of display)
- ESTOP message is displayed.
- Pilot believes system is transmitting erroneous docking data.
- Display board illuminates error messages.

If the system does not detect the ACFT and the pilot does not get a steady ACFT type read out on the top of display until the ACFT nose reached the passengers boarding bridge, pilot should contact Apron Control and wait for marshaller guidance.

Если происходит такой случай, пилот должен остановить процедуру визуальной стыковки, сообщить о проблеме и ждать дальнейших указаний от Apron Control:

- Тип ACFT на дисплее не соответствует типу прибывшего ACFT.
- Дисплей становится нечитаемым (потеря изображения).
- ESTOP сообщение появляется на дисплее.
- Пилот считает, что система показывает неверные данные.
- Дисплей показывает сообщение об ошибке.

Если система не опознает тип ACFT и пилот не получает постоянную надпись о типе ACFT на экране до того как нос ACFT достигнет пассажирского трапа, пилот должен связаться с Apron Control и ожидать помощи.

7. Educational and training flights. Technical, test flights. Use of RWY.

7.1. Educational and training flights of ACFT are carried out according by flights rules.

7.2. Use of Runway operation (landings). Landing restrictions RWY.

Pilots are reminded that by leaving the RWY quickly, ATS will be able to guide aircraft on final using minimum radar separation. This guarantees optimal RWY utilization and minimizes the danger of ACFT a missed approach.

7.3. In order to reduce Runway Occupancy Times (ROT) pilots shall apply the following procedures :

- the RWYs shall, as a rule, be left via the high-speed turn-off;

- pilots should prepare their landings so as to be able to leave RWYs via the high-speed turn-offs or TWY in accordance with the following table (see table), when RWY conditions permit;

- if no possibility to leave the RWY via the high-speed turn-off in accordance with the following table (see table), pilot ACFT must report to TWY approach controller (TC-4), with TWY report, before exit on final.

8. Available RWY length and indicated ACFT types

RWY	ACFT						Total RWY length (m)
	Light		Medium		Heavy		
	Exit	Avail RWY Length (m)	Exit	Avail RWY Length (m)	Exit	Avail RWY Length (m)	
18L	TWY A4	2000	TWY A4	2000	TWY A4	2000	4000
					TWY A5	3050	
					TWY A6	4000	
18R	TWY 13	1750	TWY 13	1750	TWY 12	2680	3500
					TWY 11	3500	
36L	TWY 13	1750	TWY 13	1750	TWY 14	2680	3500
					TWY 15	3500	
36R	TWY A5	950	TWY A3	2000	TWY A3	2000	4000
	TWY A3	2000			TWY A2	3050	
					TWY A1	4000	

9. Restriction of helicopter flights .

NIL

10. Removal of the ACFT which had lost ability to move.

Procedure of removal of ACFT lost ability to move is regulated by section B12 "Evacuation of ACFT with airfields" of the emergency plan of the airport.

11. Independent parallel approaches.

11.1. During Independent parallel approaches the ACFT at parallel ILS localizer course are allowed to make simultaneous approaches to parallel RWYs provided that:

a) Radio, radar and ILS equipment is operating normally;

b) The pilot is aware that the procedures are in use. This information can be given on ATIS broadcast. The ATIS broadcast will contain the following information: "Simultaneous independent ILS approaches in progress on RWYs 18L and 18R (36R and 36L);

c) ACFT are vectored to intercept the ILS localizer course at an angle not greater than 30 degrees;

d) minimum vertical separation of 300m (1000ft) or subsequent radar separation will be provided at least until the ACFT are established inbound on the ILS localizer course, within the ILS normal operating zone (NOZ) and until 18km (10NM) from the threshold;

e) If an ACFT is deviating from the ILS localizer course during final approach and penetrating the NTZ (No Transgression Zone), both the penetrating ACFT and the threatened ACFT on the adjacent localizer course will be instructed for evasive manoeuvres to turn immediately and climb/descent to an assigned altitude;

7. Учебные и тренировочные полеты. Технические, испытательные полеты. Использование RWY.

7.1. Учебные и тренировочные полеты ACFT выполняются в соответствии с основными правилами полетов.

7.2. Использование RWY (при посадке). Ограничения RWY на посадку. Пилотам напоминает, что быстрое освобождение RWY, дает возможность органу ОВД использовать минимальные радиолокационные интервалы на предпосадочной прямой. Это обеспечит оптимальное время использования RWY и минимизирует угрозу ухода ACFT на второй круг.

7.3. Для уменьшения времени занятости RWY (ROT) после посадки, пилоты должны применять следующие процедуры:

- как правило, RWY должны освобождаться по существующим TWY скоростного схода;

- пилоты должны выполнять свои посадки так, чтобы обеспечить возможность освободить RWY по TWY скоростного схода или TWY в соответствии с таблицей (см. таблицу), когда позволяют условия RWY;

- в случае если нет возможности освободить RWY по TWY скоростного схода в соответствии с таблицей (см. Таблицу), экипаж должен доложить об этом диспетчеру подхода (TC-4), с указанием TWY, до выхода на предпосадочную прямую.

8. Располагаемые дистанции ВПП и определенные типы ВС (по категории турбулентности)

9. Ограничения полетов вертолетов.

NIL

10. Удаление ACFT, потерявших способность двигаться.

Процедура удаления ACFT, потерявших способность двигаться, регулируется Аварийным планом аэропорта, разделом B12 "Эвакуация воздушного судна с летного поля аэродрома".

11. Независимые параллельные заходы.

11.1 При применении процедур независимых параллельных заходов, ACFT, следующим на параллельных треках КРМ, разрешено выполнять независимые заходы на параллельные RWYs при выполнении таких условий:

а) имеются функционирующие средства связи, средства наблюдения и средства обеспечения захода по ILS;

б) пилоты ознакомлены с используемыми процедурами. Данная информация может включаться в вещание ATIS. Вещание ATIS должно включать следующую информацию: "Независимые параллельные заходы производятся на RWY 18L и 18R (36L и 36R);

в) ACFT обеспечиваются радиолокационным наведением для захвата луча КРМ под углом не более чем 30 градусов;

г) минимальное вертикальное эшелонирование в 300м (1000ft) или соответствующее продольное эшелонирование по радиолокатору обеспечивается как минимум до момента стабилизации ACFT на линии посадочного курса КРМ в пределах зоны нормальных полётов (NOZ) и до удаления 18км (10миль) от порога RWY;

д) в случае отклонения ACFT в процессе захода от линии пути конечного этапа захода на посадку и вхождения ACFT в NTZ (промежуточная защитная зона), оба ACFT – отклонившееся и то, которое подверглось опасности, - получают указания по выполнению манёвра уклонения: немедленно выполнить разворот на заданный курс и/или набирать/снижаться до указанной высоты;

f) Separate controllers will provide radar monitoring of aircraft on final approach tracks on each RWY;
g) In case of technical problems in equipment related to the procedures, normal separation minima will be resumed.

11.2. Avoidance of an unintended crossing of the final approach course when radio contact is temporarily impossible

If ACFT is on a radar vector which leads it to the ILS localizer course at an angle of 70 degrees or less, the pilot shall turn inbound to the final approach of the previously announced RWY's ILS localizer course and shall descent to last assigned altitude, unless the pilot has been instructed by ATC clearance to be vectored cross the ILS localizer course.

11.3 Evasive manoeuvres.

During parallel approaches ATC may give instructions for evasive manoeuvres above 250m (830ft) MSL to avoid traffic penetrating the NTZ.

11.4 Use of TCAS during parallel approaches.

Because of the reduced lateral separation during parallel approaches there is a possibility of unwanted or inappropriate TCAS resolution advisories (RA). In case that ATC instructions and TCAS RA are in conflict, pilots are recommended to follow the TCAS RA.

11.5. Landing RWY.

Pilots are expected to prepare both RWY's for landing when ATIS broadcast contains two landing RWY's.

11.6. Local flying restrictions during parallel approaches.

11.6.1. VFR flights.

VFR flights are not allowed at Kyiv/Boryspil CTR during parallel approaches. Excluding:

- SAR - or authorized flights;
- emergency situations;
- flights which do not affect conducting the ILS approaches (do not cross approach tracks).

11.7 ATC Procedures are written in Local ATC working instructions.

UKBB AD 2.21 Noise abatements procedures / Эксплуатационные приемы снижения шума

PART I

1. General provisions:

Strict adherence to entry/exit patterns by crews.

2. Use of RWY system during the day period.

NIL

3. Use of RWY system during the night period.

NIL

4. Restrictions:

4.1. Take-off restrictions RWY18R/36L:

First 250m from THR RWY18R/36L - not available for take-off.

4.2. Landing restrictions RWY:

RWY 36R/18L, RWY36L/18R - visual manoeuvring above Boryspil city, inside the sector R005°-R055°, distance D5,0-12,0km from BRP below 750m are prohibited.

Reverse thrust:

Reverse thrust other than idle thrust shall not be used between 23.00-07.00 LT (22.00-06.00 LT) except when necessary for safety reasons ACFT.

5. Minimum levels provided by an ATCO when ACFT are under radar vectoring or direct routing include corrections for low temperature effect if the temperature is within the range from -28°C to +4°C inclusively.

UKBB AD 2.22 Flight procedures / Правила полетов

General provisions.

1. In the within 30NM from ARP AD Kyiv/Boryspil', for STAR, RNAV (RWY18L/18R, RWY 36L/36R), to set speed restriction - max IAS 250kt (465km/h) at height 10 000 ft (3050m) or below.

2. At the aerodrome Kyiv/Boryspil' for RWY36R/18L, RWY36L/18R visual maneuvering approach are permitted:

- at day and twilight for realize VFR;
- at day, at twilight and at night for realize circling approach.

е) на каждом конечном участке захода каждой RWY радиолокационный мониторинг осуществляется отдельным диспетчером УВД;

ж) в случае возникновения технических проблем с оборудованием, необходимым для данной процедуры, возобновляется выполнения заходов по обычным правилам эшелонирования.

11.2. Предотвращение непреднамеренного пересечения линии пути конечного этапа захода на посадку в случае временной невозможности установить связь.

В случае получения указания поддерживать курс, который приводит к пересечению курса КРМ под углом 70 градусов или менее, пилот должен выполнить доворот на посадочную прямую заранее объявленной RWY (выйти на посадочный курс КРМ) и продолжать снижение до последней заданной высоты, кроме случаев, когда пилот получает информацию от диспетчера о том, что векторение производится с пересечением посадочного курса КРМ.

11.3 Маневры уклонения.

При выполнении параллельных заходов диспетчер УВД может дать указание выполнить манёвр (отворот) выше абсолютной высоты 250m (830ft) с целью уклонения от другого ACFT, которое пересекло NTZ.

11.4 Использование TCAS при выполнении параллельных заходов. Из-за уменьшенных боковых интервалов при выполнении параллельных заходов, существует вероятность нежелательных рекомендаций TCAS по предотвращению столкновений (RA). В случае противоречий между диспетчерскими указаниями и TCAS RA, пилоту рекомендуется следовать TCAS RA.

11.5. RWY для посадки.

Пилотам следует проводить предварительную подготовку для посадки на каждую из рабочих RWY в случае, когда ATIS передаёт информацию о том, что обе RWY используются для посадки.

11.6. Местные ограничения при выполнении параллельных заходов на посадку.

11.6.1. Полёты по ПВП.

Полёты по ПВП в пределах CTR Киев/Борисполь при выполнении параллельных заходов на посадку не разрешаются, за исключением:

- полёты с целью поиска и спасания;
- аварийные и непредвиденные случаи в полёте;
- полёты, которые не влияют на выполнение заходов по ILS (не пересекают посадочный курс).

11.7 Процедуры и правила УВД содержатся в Местных рабочих инструкциях органов ОВД.

ЧАСТЬ I

1. Общие положения:

Строгим выдерживанием установленных схем STAR, RNAV/SID.

2. Использование системы RWY в дневное время.

NIL

3. Использование системы RWY в ночное время.

NIL

4. Ограничения:

4.1. Ограничения на взлете RWY18R/36L:

Первые 250m от торца RWY18R/36L для взлета не используются.

4.2. Ограничения на посадку RWY:

RWY 36R/18L, RWY36L/18R - визуальное маневрирование при заходе на посадку над г.Борисполь в секторе R005°-R055°, на удалении D5,0-12,0км от BRP на высотах ниже 750m – запрещено.

Использование обратной тяги:

Ревёрс на режиме выше малого газа не должен применяться между 23.00-07.00 LT (22.00-06.00 LT) за исключением, когда это необходимо для обеспечения безопасности ACFT.

5. Минимальные уровни назначаемые диспетчером при радиолокационном наведении или спрямлении маршрута учитывают поправку на влияние низких температур в диапазоне температур между -28°C и +4°C включительно.

Общие положения.

1. В районе 30NM от КТА АД Киев/Борисполь, для стандартных маршрутов прибытия по приборам на RWY 18L/18R и RWY 36L/36R (STAR, RNAV), установлена зона ограничения максимальной скорости IAS 250kt (465км/ч), для высот 10 000ft (3050m) или ниже.

2. На аэродроме Киев/Борисполь, для RWY36R/18L, RWY36L/18R, разрешается выполнение визуального маневрирования для захода на посадку:

- днем и в сумерки при визуальном заходе на посадку;
- днем, в сумерках и ночью при выполнении захода на посадку с круга.

Aircraft carrying out visual approach for RWY36L, RWY 36R pilot shall maintain altitude of at least 750m until D8.0km BRP.

3. At least 30 minutes before ETA, aircraft crews shall provide "Boryspil Operations Control" on FREQ 131.775MHz the information related to actual amount of the passengers on board, luggage and other pertinent information.

Airport Kyiv/Boryspil is a coordinated airport of the third level as in accordance with the IATA classification. The cooperation (coordination) shall be carried out via the indicated communication channels:

- requests for execution, change or cancellation of flights (except business aviation, single charter and extra flights) shall be submitted to the coordinator at least 3 days before the planned flight date, within the following period in the form of a formalized message SCR: Mon-Fri 06.00-15.00 (05.00-14.00), AFTN UKBBYDYU. SITA: KBPDC7X; e-mail: sps@kbp.kiev.ua, kbpdc7x@kbp.kiev.ua;

- requests for execution, change or cancellation of business aviation flights(except urgent flights plane), once-only flights, additional flights shall be submitted to the coordinator at least 17.00(16.00- summer period) of the planned flight date in the form of a formalized message SCR, according to the valid IATA standards Mon-Sun 06.00-17.00 (05.00-16.00), ATFN: UKBBYDYU; SITA: KBPDC7X; e-mail: kbpdc7x@kbp.kiev.ua;

- requests for execution, change or cancellation of business aviation flights that are conducted to urgent flights plane shall be submitted to the coordinator at least 6 hours before the planned time of flight departure in the form of formalized message SCR, according to the valid IATA standards Mon-Sun – H24, ATFN: UKBBYDYZ; SITA: KBPOC7X; e-mail: gosp_cda@kbp.kiev.ua.

Flights, having no approved slots or not complying with the approved are prohibited.

4. Low visibility procedures during Category II or IIIA ICAO operations.

4.1. Criteria for the initiation and termination of LVP:

The procedure shall be applied RVR is less than 600m. Pilots will be informed about the beginning of application of the procedures by ATIS or ATC controller. RWY36R is used for CAT II or IIIA operations.

4.2. Details of RWY exit.

After CAT II or IIIA landing pilots are requested to inform about the location of RWY36R and ILS critical area. While proceeding down the RWY to the point of exit, the pilot will pick up the TWY centerline lights running parallel to the RWY centerline lights and follow then off the active RWY. These lights will alternate yellow and green to indicate to the pilot that the ACFT is still within the ILS critical area. When the RWY centerline lights changed to all green, this indicates that the ACFT is moving out the ILS critical area. Arriving ACFT are met by "Follow me" vehicle on the TWYC with or on crossing TWYB with TWY C1, C2, C4-C6 and under its escort to the indicated ACFT stands. In case of the airfield surveillance radar is out of operation, the "Follow me" vehicle meets the ACFT on the TWYB.

The following standard taxiing routes are established for ACFT after landing:
RWY 36R – TWY A1 (A2, A3) – TWY B- TWY C (C1, C2, C4-C6) – aircraft stands.

4.3. Operation of mode S transponders when ACFT is on the ground.

4.3.1. There is A-SMGCS in operation at Boryspil' airport using Mode-S multilateration.

4.3.2. ACFT operator intending to use Boryspil' airport shall ensure that the Mode S transponders are able to operate when the ACFT is on the ground.

4.3.3. Flight crew shall select XPNDR or the equivalent according to specific installation, AUTO if available, not OFF or STDBY, and the assigned Mode A code:

- when requesting push back or taxi, whichever is earlier.

- after landing continuously until the ACFT is fully parked on stand.

4.3.4 Flight crew of ACFT equipped with Mode S having an ACFT identification feature shall also set the ACFT identification. This setting is the ACFT identification specified in item 7 of the ICAO ATC flight plan (e.g. BAW123, AFR456, SAS945..).

При выполнении визуального маневра для захода на посадку на RWY36L, RWY 36R пилот должен сохранять высоту не ниже 750м до дальности 8.0км BRP.

3. По меньшей мере за 30 мин до расчетного времени прибытия (ETA), экипажи ACFT должны обеспечить оператора радиосвязи "Борисполь транзит" на частоте 131.775MHz информацией о фактическом количестве пассажиров на борту, багаже и другими соответствующими данными.

Аэропорт Киев/Борисполь является координируемым аэропортом третьего уровня по классификации IATA. Взаимодействие (согласование) осуществляется в следующие сроки по указанным каналам связи:

- запросы о выполнении, изменении или отмене полетов (кроме полетов бизнес авиации, разовых чартерных и дополнительных рейсов) должны быть представлены координатору не менее чем за 3 дня в виде формализованного сообщения SCR: Mon-Fri 06.00-15.00 (05.00-14.00), AFTN UKBBYDYU. SITA: KBPDC7X; e-mail: sps@kbp.kiev.ua, kbpdc7x@kbp.kiev.ua;

- запросы о выполнении, изменении или отмене полетов бизнес авиации (кроме полетов, выполняемых по срочным планам), разовых чартерных и дополнительных рейсов должны быть предоставлены координатору не позднее 17.00(16.00 летний период) в сутки, предшествующие планируемой дате полета в виде формализованного сообщения SCR в соответствии действующего стандарта IATA: Mon-Sun 06.00-17.00 (05.00-16.00), ATFN: UKBBYDYU; SITA: KBPDC7X; e-mail: kbpdc7x@kbp.kiev.ua;

- запросы о выполнении, изменении или отмене полетов бизнес авиации, выполняемых по срочным планам, должны быть представлены координатору не позднее чем за 6 часов до планируемого времени отправления рейса, в виде формализованного сообщения SCR, согласно действующего стандарта IATA: Mon-Sun – H24, ATFN: UKBBYDYZ; SITA: KBPOC7X; e-mail: gosp_cda@kbp.kiev.ua.

Полеты не имеющие утвержденных слотов или не соответствующие утвержденным слотам – запрещаются.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости при полетах по категориям II и IIIA ICAO.

4.1. Критерии применения LVP:

Процедуры применяются при RVR менее 600м. О начале применения процедур пилоты будут извещены по ATIS или диспетчером ОВД. Для посадки по категориям II и IIIA используется RWY36R.

4.2. Освобождение RWY.

После посадки по кат. II и IIIA пилотов просят сообщить об освобождении RWY36R и критической зоны ILS. Освобождение критической зоны ILS, пилоты определяют по изменению свечения осевых огней TWY с чередующихся, желтый – зеленый на все зеленые. Прибывающие ACFT встречаются машиной сопровождения на TWYC или на пересечении TWYB с TWY C1, C2, C4-C6 в сопровождении, которой рулят до указанного ею MC. При неработающем локаторе обзора летного поля, машина сопровождения встречает ACFT на TWYB.

Для ACFT после посадки установлен стандартный маршрут руления:

RWY 36R – TWY A1 (A2, A3) – TWY B- TWY C (C1, C2, C4-C6) – Стоянка.

4.3. Работа ответчика в режиме "S" при нахождении ACFT на земле.
4.3.1. В аэропорту Борисполь внедрена и работает усовершенствованная система управления наземным движением и контроля за ним A-SMGCS, используя многоканальный режим «S».

4.3.2. Операторы ACFT прибывающие в аэропорт Борисполь должны обеспечить работоспособность ответчика в режиме «S» при нахождении ACFT на земле.

4.3.3. Экипаж ACFT должен выбрать XPNDR или эквивалент в соответствии с установленным оборудованием, AUTO при наличии, но не OFF или STDBY, и назначенный код режима «A»:

- при запросе разрешения на буксировку или руление, в зависимости что раньше.

- после посадки, непрерывно, пока ACFT не будет полностью установлено на MC.

4.3.4. Экипаж ACFT оборудованного ответчиком с режимом «S» обязан включать ответчик для опознавания ACFT. Установка ответчика в режиме «S» оговорена в поле 7 плана полета (согласно параграфа BAW123, AFR456, SAS945).

4.3.5. The ACFT identification shall be entered from the request for PUSH BACK or taxi, whichever is earlier, through FMS or the Transponder Control Panel.

4.3.6. During parking flight crew shall to set up Mode A code 0000 and subsequently set up Mode S transponder position OFF.

4.4. Start-up, taxiing, holding.

The crew (pilots) shall requested for clearance to start up engines indicating the number of the ACFT stand (apron). Clearance for towing and taxiing out off aircraft stand shall be requested when aircraft is ready to carry out it immediately. When towing and engines start-up completed, the pilot shall inform Ground Control: "Ready to taxi". Taxiing of the ACFT shall be carried out at minimum engines power behind "Follow me" vehicle to the runway 36R/18L until TWY C (B), then continue to taxi on its own follow green centerline taxiway to holding position. In case of the airfield surveillance radar is out of operation, the aircraft taxis under the "Follow me" vehicle escort until line-up.

The following standard taxiing routes are established for departure of the ACFT:

The apron: ACFT stand - TWY C (C1, C2, C4-C6)- TWY B - TWY A6 - RWY 36R .

4.5. Details of holding position to be used.

The crew (pilots) shall report from holding position CAT II and IIIA or other reporting points, prescribed by ATC. It is prohibited to cross holding position line (ILS critical area), designated by one-way directional pair of elevated flashing yellow lights, installed on both side of a taxiway and by controlled "Stop Bars", in pavement line of red light installed across the entire TWY and also established day marking holding position on TWY A6 . It is prohibited to cross (occupy) RWY, TWY during taxiing and towing without ATC clearance.

5. Airport – Collaborative Decision Making at Boryspil Airport.

5.1. Introduction.

A-CDM project is aimed to facilitate the sharing of timely and accurate information related to the operational processes and flight data optimizing handling process and providing more effective resource utilization in order to allow better informed decisions to be made.

5.2. Procedures.

5.2.1. FPL Data Check.

ATC flight plans are checked by UKBB-CDM system with regard to their Airport Slot – SOBT (Scheduled Off Block Time). In case of discrepancy between EOBT and SOBT, the contact address of AO/HA is informed together with the request to coordinate the time.

5.2.2 Target Off Block Time (TOBT)

A-CDM concept foresees the definition of the target off block time (TOBT) that is the key parameter for the turn-round process and shall be adhered to by the AO/HA while preparing ACFT for departure and by ATC while pre-departure sequencing. The sources of TOBT origin/update in the Daily FPL of the Airport Operations Data Base:

- FPL TOBT = EOBT,

- information about the actual departure time (DEP) from the airport of departure/ flight progress (FUM) TOBT = EIBT + MTTT,

- actual arrival event TOBT = AIBT + MTTT,

- TOBT update by AO/HA 40 minutes prior to EOBT (an updated TOBT shall be informed to AOCC via radiochannels, by phone).

TOBT is considered to be the most accurate estimate of ACFT off block time. AO/HA shall update TOBT immediately in case when it changes more than +/- 5 minutes.

If TOBT is changed to an earlier time, the new TOBT must be 5 minutes later than the actual time.

During the turn-round process AO or its authorized HA is responsible for accurate estimation of Target Off Block Time update (TOBT) and its transmission to AOCC.

It is still mandatory to send a delay message to the IFPS if the TOBT deviates by 15 minutes or more from EOBT.

5.2.3 Target Start-up Approval Time (TSAT)

TSAT is a time provided by ATC when an ACFT can expect the start-up/pushback approval.

4.3.5. Самолетный ответчик должен быть включен в режим «S» от запроса на буксировку или руление, в зависимости что раньше, через FMS или панель управления ответчиком.

4.3.6. При занятии MC экипаж должен установить режим «A» ответчика код «0000» и затем установить режим «S» ответчика в положение «OFF».

4.4. Запуск, руление, ожидание.

Экипаж (пилот) запрашивает разрешение на запуск двигателей, указывая номер стоянки (перрон). Разрешение на буксировку или выруливание со стоянки запрашивается при готовности ACFT выполнить это незамедлительно. По завершению буксировки и запуска двигателей пилот сообщает диспетчеру руления о готовности выруливать. Руление ACFT выполняет на минимальной тяге двигателей за машины сопровождения на RWY36R /18L до TWY C(B), далее без машины сопровождения, следуя по зеленому огням осевой линии TWY до предварительного старта. При неработающем радиолокаторе обзора летного поля за машиной сопровождения до линии исполнительного старта.

Для ACFT на вылет установлен стандартный маршрут руления:

Перрон: Стоянка - TWY C (C1, C2, C4-C6) - TWY B - TWY A6 - RWY 36R .

4.5. Места ожидания.

Экипажи докладывают с места ожидания для CAT II и IIIA или с других пунктов передачи сообщений о местоположении, предписанных диспетчером ОВД. Пересекать линию предварительного старта (критическую зону ILS), обозначенную парой однонаправленных боковых, желтых мигающих огней и управляемыми огнями линии "Stop Bars" – линия красных ненаправленных углубленных огней, а также дневной маркировкой (маркировка места ожидания) на TWY A6. Пересекать (занимать) RWY, TWY при выруливании и при буксировке без разрешения диспетчера службы ОВД – запрещено.

5. Совместное принятие решений в аэропорту «Борисполь» (A-CDM).

5.1. Вступление.

Проект A-CDM направлен на содействие обмену своевременными и точными данными о выполнении рейса, что оптимизирует процесс обслуживания авиарейса и обеспечивает эффективную координацию ресурсов, то есть позволяет принимать решения с учетом актуальной информации.

5.2. Процедуры.

5.2.1. Проверка данных FPL.

Планы полета проверяются системой UKBB-CDM на соответствие согласованному слоту аэропорта – SOBT (время отправления ACFT по расписанию). В случае несоответствия EOBT и SOBT, соответствующее сообщение о необходимости координации времени отправляется на контактный адрес АО/НА.

5.2.2 Целевое время отправления (TOBT)

Концепция A-CDM подразумевает установление целевого времени отправления ACFT с места стоянки (TOBT), которое является ключевым параметром в процессе выполнения рейса, на который ориентируются АО/НА при подготовке ACFT к вылету и органы ОВД при определении очередности отправок. Источниками происхождения/обновления TOBT в суточном FPL базы данных аэропорта :

- FPL TOBT = EOBT,

- информация о вылете ACFT с аэропорта отправления (DEP) / этапы полета ACFT (FUM) TOBT = EIBT + MTTT,

- факт прибытия ACFT TOBT = AIBT + MTTT,

- обновление TOBT АО/НА за 40 минут до EOBT (информация в АОСС каналами радиосвязи, по телефону).

TOBT считается наиболее точной оценкой времени отправления ACFT. АО/НА должны обновлять TOBT незамедлительно в случае его изменения на +/- 5 мин.

Если TOBT изменяется на более раннее время, новое TOBT должно быть на 5 минут позже текущего времени.

В ходе наземного обслуживания и подготовки ACFT к вылету ответственность за актуализацию целевого времени отправления ACFT (TOBT) несет АО или по ее поручению НА.

Обязательство посылать сообщение о задержке в IFPS, если TOBT превышает EOBT более, чем на 15 минут, остается.

5.2.3 Целевое время получения разрешения на запуск двигателей (TSAT)

TSAT – это время, которое определяют органы ОВД, когда экипаж может ожидать получение разрешения на запуск двигателей/буксировку.

The notification of the TSAT is provided to flight crews when they call TWR Delivery for ATC clearance but not later than 15 min prior to TOBT.

At TSAT (+/- 5 min) flight crew must request Start-up /pushback Approval.

If the pilot does not call for start-up on time the new TSAT is generated according to the actual sequence (the best possible time for start-up approval). The new TSAT is notified when the pilot actually calls for start-up.

AO is responsible for adherence to TSAT.

5.3 Coordination with Network Manager/CFMU

A permanent automatic data exchange will be established with the CFMU.

The following messages are used:

- Flight Update Message (FUM),
- Early Departure Planning Information (E-DPI),
- Target Departure Planning Information (T-DPI),
- ATC Departure Planning Information (A-DPI).

5.4 Information and Contact addresses

In case of discrepancies between ATC flight plan and airport system data (ACFT type/ACFT registration number/TOBT deviates from EOBT by more than 15 minutes etc), the customers will be informed of this via e-mail.

It is necessary for all AO/HA agents to give notice of an up-to-date address (e-mail), where they can be contacted for the above-mentioned messages from the UKBB-CDM system. Send your emails to ukbb-cdm@kbp.kiev.ua

5.5 Contacts

Contact ukbb-cdm@kbp.kiev.ua for the detailed information on A-CDM procedures at KBP.

6. Continuous descent operations (CDO)

6.1. CDOs are performed during periods of low traffic density at ATC discretion.

6.2. CDOs can be carried out only by the ACFT that use "Transition To Final Approach" arrival procedures. (Operational regulations are contained in ENR 1.5.).

6.3. Although these procedures are designed as a closed path with long downwind legs, they permit distance planning for CDO, allowing the ACFT Flight Management System/Computer (FMS/FMC) to accurately execute automated optimized descents when:

- ACFT is cleared to proceed to a waypoint or via a combination of waypoints in order to provide an optimum lateral flight path up to and including the FAP and thus the exact distance to the RWY is known prior to start of the continuous descent operation; or
- the pilots of the ACFT that follow "Transition To Final Approach" procedure to be vectored to final are provided with distance-to-go information.

6.4. CDO are authorized only when following conditions are met:

- ILS of the RWY intended for landing is in operation;
- no adverse weather conditions that may affect the CDO;

- no system degradation that may affect a GNSS, DME/DME or ILS operation.

6.5. After receiving a "WHEN READY DESCEND TO (LEVEL)" or "DESCEND TO (LEVEL) AT PILOTS DISCRETION" clearance the pilot is free plan/optimize the vertical profile in order to apply CDO technique up to the FAP.

6.6. Depending on the traffic situation, the CDO can start from the top-of-descent (TOD) or from lower levels.

6.7. CDO starts from the TOD:

6.7.1. In accordance with appropriate ATC clearances, CDO can start from the TOD when ACFT is cleared to a waypoint or via a combination of waypoints for direct routing/shortcut and the horizontal trajectory is defined up to and including the FAP. Thus, the exact distance to RWY is known and the descent profile can be readily calculated by the appropriate onboard system (FMS) prior to start of the CDO.

Для получения информации о назначенном TSAT экипажи ACFT должны не позже, чем за 15 мин до TOBT, запросить диспетчерское разрешение (ATC clearance).

Во время TSAT (+/- 5 мин.) экипаж ACFT обязан запросить разрешение на запуск двигателей/ буксировку.

В случае отсутствия своевременного запроса от экипажа ACFT назначается новый TSAT согласно с текущей очередностью (ближайшее возможное время для запроса на запуск ACFT). Новый TSAT передается при фактическом запросе экипажем ACFT запуска двигателей.

АО несет ответственность за соблюдение назначенного TSAT.

5.3 Координация с Network Manager/CFMU

Установлен постоянный обмен информацией с CFMU. Используются следующие сообщения:

- Flight Update Message (FUM),
- Early Departure Planning Information (E-DPI),
- Target Departure Planning Information (T-DPI),
- ATC Departure Planning Information (A-DPI).

5.4 Информация и контактные адреса

В случае наличия несоответствий между данными плана полета и системы аэропорта (тип ACFT/бортовой номер ACFT/TOBT отличается от EOBT больше, чем на 15 минут и т.д.), клиенты информируются об этом по электронной почте.

Всем АО/НА необходимо предоставить актуальные электронные адреса, на которые будут приходиться упомянутые выше сообщения от системы UKBB-CDM. Предоставьте Ваш электронный адрес на ukbb-cdm@kbp.kiev.ua

5.5 Контакты

Для получения более подробной информации о процедурах A-CDM, обращайтесь по адресу: ukbb-cdm@kbp.kiev.ua

6. Полеты в режиме бесступенчатого снижения (CDO)

6.1. Полеты в режиме бесступенчатого снижения (CDO) выполняются в периоды низкой интенсивности движения по усмотрению диспетчера.

6.2. CDO могут выполняться только ACFT, которые используют процедуры прибытия по принципу "Transition To Final Approach". (Операционные инструкции содержатся в ENR 1.5.).

6.3. Хотя эти процедуры являются схемами с замкнутой траекторией с длинными участками "downwind", они позволяют планировать расстояние для CDO, давая возможность бортовой системе/компьютеру управления полетом (FMS/FMC) точно выполнять оптимизированные снижения в автоматическом режиме в случаях, когда:

- ACFT разрешается следовать на маршрутную точку или комбинацию маршрутных точек для обеспечения оптимальной, горизонтальной траектории полета до FAP включительно и, таким образом, точное расстояние до RWY известно до начала CDO; или
- пилотам ACFT, выполняющих процедуру прибытия по принципу "Transition To Final Approach", которые будут обеспечиваться наведением на посадочную прямую передается информация об оставшемся пути.

6.4. CDO разрешаются только при выполнении таких условий:

- ILS RWY планируемой для посадки в работе;
- отсутствуют неблагоприятные погодные условия, которые могут повлиять на выполнение CDO;
- отсутствуют деградации системы, которые могут повлиять на работу GNSS, DME/DME или ILS.

6.5. После получения разрешения "ПО ГОТОВНОСТИ СНИЖАЙТЕСЬ ДО (УРОВЕНЬ)" или "СНИЖАЙТЕСЬ ДО (УРОВЕНЬ) ПО УСМОТРЕНИЮ ПИЛОТА", пилоту разрешается планировать/оптимизировать вертикальный профиль для того, чтобы применить технику CDO до FAP.

6.6. В зависимости от воздушной обстановки, CDO может начинаться с точки начала снижения (TOD) или с нижних уровней.

6.7. CDO начинается с TOD:

6.7.1. В соответствии с диспетчерскими разрешениями, CDO может начинаться с TOD в случае, когда ACFT разрешается следовать на маршрутную точку или через комбинацию маршрутных точек для спрямления маршрута/ускорения и горизонтальная траектория полета определена до FAP включительно. В таких случаях действительное расстояние до RWY точно известно и траектория снижения может быстро рассчитываться бортовой системой (FMS) до начала CDO.

6.7.2. When cleared "WHEN READY DESCEND TO (LEVEL)" the pilot should maintain the cruising/last assigned level until the optimum descent point/TOD as determined by the pilot (or by FMS) and then commence descent without any additional request unless otherwise instructed by ATC.

6.7.3. If necessary, ATC can issue additional instructions, following to the phraseology below: "WHEN READY, DESCEND TO (LEVEL), REPORT LEAVING (or REPORT TOP-OF-DESCENT)".

6.7.4. Due to airspace structure, ATC will initially instruct pilots to descend to the level(s) above the level of FAP. In doing so, ATC will issue further descent instruction prior to the CDO flight reaching 900 m (3000 ft) from the last assigned level so as to prevent leveling off.

6.7.5. Once in contact with Arrival sector, ATC will issue approach clearance, following to the phraseology below: "DESCEND TO (LEVEL OF FAP) CLEARED ILS APPROACH RUNWAY (NUMBER)". With this clearance, pilot should proceed via cleared waypoint(s) to intercept the appropriate ILS.

6.8. It is preferable if CDO is commenced from top of descent. If it is not feasible due to traffic, CDO may be initiated from any lower level.

6.9. CDO starts from lower levels:

6.9.1. In accordance with appropriate ATC clearances, CDO can start from any lower level when ACFT follows the cleared «Transition to Final Approach» arrival procedure to a long downwind leg where radar vectors to final will be provided.

6.9.2. As a portion of the procedure consists of vectoring, the specific distance to RWY threshold is not known to a pilot prior to start of the CDO. In such cases, ATC will provide the pilot with an estimate of the flight track-miles to the RWY threshold (touchdown) as distance-to-go information. The pilot will use this information to determine the optimum descent rate to achieve a CDO.

6.9.3. Distance-to-go information will be passed together with descent clearance, following to the phraseology below: "(NUMBER) TRACK MILES FROM TOUCHDOWN, DESCEND TO (LEVEL) AT PILOTS DISCRETION".

6.9.4. Pilots who require additional track distance should inform ATC as soon as requirement is apparent.

6.9.5. ATC may at times instruct the ACFT to descend to level above the level depicted for the FAP which would still facilitate a CDO profile. These restrictions will be lifted early enough to prevent leveling off.

6.9.6. CDO can also be initiated from lower levels when an ACFT proceeds direct to the cleared waypoint or via a combination of waypoints for direct routing and the horizontal trajectory is known to a pilot up to and including the FAP.

6.9.7. When cleared "DESCEND TO (LEVEL) AT PILOTS DISCRETION" the pilot should optimize the vertical profile in order to apply CDO technique to the FAP.

6.10. Pilots shall maintain MAX IAS 220 kt at a distance of 20 track miles from touchdown.

6.11. Specified minimum levels at waypoints must be adhered unless specifically cancelled by ATC.

6.12. If the CDO flight becomes impossible due to an emergency, or weather conditions, or traffic situation pilots will be informed by ATC and an alternate instruction will be issued, following to the phraseology below: "CONTINUOUS DESCENT NOT POSSIBLE DUE TO (REASON FOR CDO SUSPENDING), (ALTERNATE INSTRUCTION)".

6.13. In the event of a radio communication failure, pilot shall apply the radio communication failure procedures stated in ENR 1.5.

7. Minimum levels provided by an ATCO when ACFT are under radar vectoring or direct routing include corrections for low temperature effect if the temperature is within the range from minus 28°C to plus 5°C inclusively.

6.7.2. При получении разрешения "ПО ГОТОВНОСТИ СНИЖАЙТЕСЬ ДО (УРОВЕНЬ)", пилоту следует выдерживать крейсерский/последний назначенный уровень до точки оптимального снижения/TOD, которая определена пилотом (или с помощью FMS), и затем начать снижение без каких-либо дополнительных запросов, если не получено иных указаний диспетчера.

6.7.3. При необходимости, диспетчером могут выдаваться дополнительные указания согласно приведенной фразеологии: "ПО ГОТОВНОСТИ, СНИЖАЙТЕСЬ ДО (УРОВЕНЬ), ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО СНИЖЕНИЯ (или ДОЛОЖИТЕ ТОЧКУ НАЧАЛА СНИЖЕНИЯ)".

6.7.4. Из-за структуры воздушного пространства, диспетчер будет давать пилотам указания первоначально снижаться до уровня (уровней) выше уровня FAP. При этом, диспетчер будет выдавать указание о дальнейшем снижении до того, как ACFT выполняющее CDO достигнет уровня на 900 м (3000 футов) выше последнего заданного уровня для предотвращения горизонтального полёта.

6.7.5. После установления связи с сектором «Arrival», диспетчер выдаст разрешение на заход на посадку, согласно приведенной фразеологии: "СНИЖАЙТЕСЬ ДО (УРОВЕНЬ FAP), РАЗРЕШАЮ ЗАХОД ПО ILS RWY (НОМЕР)". Получив такое разрешение, пилоту следует продолжать следовать через разрешенную маршрутную точку (точки) для захвата соответствующей ILS.

6.8. Предпочтительно, если CDO начинается с точки начала снижения. В случае, когда воздушная обстановка не позволяет это сделать, CDO может начинаться с любого нижнего уровня.

6.9. CDO начинается с нижних уровней:

6.9.1. В соответствии с диспетчерскими разрешениями, CDO может начинаться с любого нижнего уровня в случае, когда ACFT следует по разрешённой процедуре прибытия по принципу «Transition to Final Approach» к длинному участку «downwind», где ACFT будет обеспечиваться радиолокационным наведением для выхода на посадочную прямую.

6.9.2. Поскольку часть процедуры состоит из наведения, пилоту до начала CDO неизвестно точное расстояние до порога RWY. В таких случаях диспетчер будет передавать пилоту расчетное расстояние до порога RWY (точки приземления) в виде информации об оставшемся пути. Пилот будет использовать эту информацию, чтобы определить оптимальную скорость снижения для выполнения CDO.

6.9.3. Информация об оставшемся пути будет передаваться вместе с разрешением на снижение согласно приведенной фразеологии: "(ЧИСЛО) ТРЕК МИЛЬ ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, СНИЖАЙТЕСЬ ДО (УРОВЕНЬ) ПО УСМОТРЕНИЮ ПИЛОТА".

6.9.4. Пилотам, которым требуется дополнительное расстояние, следует незамедлительно сообщить об этом диспетчеру.

6.9.5. Иногда, диспетчер может давать указание снижаться до уровня, находящегося выше уровня FAP, который, тем не менее, будет соответствовать профилю CDO. Для предотвращения горизонтального полёта, эти ограничения будут отменяться достаточно рано.

6.9.6. CDO также может быть начат с нижних уровней, когда ACFT следует прямо на разрешённую маршрутную точку или через комбинацию маршрутных точек для спрямления маршрута и горизонтальная траектория полёта известна пилоту до FAP включительно.

6.9.7. При получении разрешения "СНИЖАЙТЕСЬ ДО (УРОВЕНЬ) ПО УСМОТРЕНИЮ ПИЛОТА" пилоту следует оптимизировать вертикальный профиль для того, чтобы применить технику CDO до FAP.

6.10. Пилоты обязаны выдерживать MAX IAS 220 узлов на удалении 20 трек миль от точки приземления.

6.11. Минимальные уровни, указанные на маршрутных точках должны выдерживаться, если они специально не отменены диспетчером.

6.12. В случае, если из-за аварийной ситуации, погодных условий или воздушной обстановки выполнение CDO станет невозможным, диспетчер проинформирует пилотов и выдаст альтернативное указание согласно приведенной фразеологии: "БЕССТУПЕНЧАТОЕ СНИЖЕНИЕ НЕВОЗМОЖНО, ИЗ-ЗА (ПРИЧИНА ПРЕКРАЩЕНИЯ CDO), (АЛЬТЕРНАТИВНОЕ УКАЗАНИЕ)".

6.13. В случае отказа радиосвязи, пилот обязан применять процедуры при отказе радиосвязи указанные в ENR 1.5.

7. Минимальные уровни назначаемые диспетчером при радиолокационном наведении или спрямлении маршрута учитывают поправку на влияние низких температур в диапазоне температур между минус 28°C и плюс 5°C включительно.

8. VFR flights.

- 8.1. Transit VFR flights through CTR KYIV/Boryspil' are prohibited.
8.2. Prescribed VFR routes established within CTR KYIV/Boryspil'. If no other ATS clearance obtained, pilots should follow prescribed VFR routes.

- 8.3. Point KILO could be used only by flights departing/landing from/at KYIV/Zhuliany aerodrome.

UKBB AD 2.23 Additional information / Дополнительная информация

The ornithological situation in TMA is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from 50m to 600m above ground level. Separate kinds of birds may be fly at heights up to 3000m. At 13km of South-West of the aerodrome the Dnepr river flows where gulls fly in the restring (April – November). There are natural water reservoirs to the East and West of the aerodrome, where wild duck and other kinds of water birds dwell in (March-November).

Morning, evening and seasonal migrations of birds present the greatest hazard. In the morning till sunrise and during the hour after it, birds fly from North-West to South-East crossing the RWYs at heights from 20m to 100m, after sunset and before dark birds fly from South-East to North-West also crossing the RWYs. The existence of agricultural lands and forest around the aerodrome favor the dwelling of raven birds, pigeons and starlings. During the above mentioned periods pilots are recommended to switch on landing lights when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-of, approach-to-land and during climbing and descending.

The measures on dissipation of birds concentrations include periodical reproduction of the taped cry of the birds disturbed by shots also application of laser adaptation LEM50 and pyrotechnics.

8. Полеты по VFR.

- 8.1. Транзитные полеты по VFR через CTR KYIV/Boryspil' запрещены.
8.2. В пределах CTR KYIV/Boryspil' установлены предписанные маршруты для полетов по VFR. При отсутствии других разрешений органа ATS, пилоты должны следовать по предписанным маршрутам для полетов по VFR.

- 8.3. Точка KILO может быть использована только АСФТ, вылетающими/прибывающими с/на аэродром(а) КИЕВ/Жуляны.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 50м до 600м над уровнем земли. Отдельные виды птиц совершают полеты на высотах до 3000м. В 13км юго-западнее от аэродрома протекает река Днепр, куда прилетают для гнездования чайки (апрель-ноябрь). На западе и востоке от аэродрома имеются водоемы, на которых обитает кряковая утка и другие виды водоплавающих птиц (март-ноябрь).

Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и сезонные перелеты птиц. В утренние часы до восхода солнца и в течение часа после восхода солнца, происходит перелет птиц с северо-запада на юго-восток с пересечением RWY на высотах от 20м до 100м, а в вечерние часы после захода солнца и до наступления темноты перелет птиц с юго-востока на северо-запад, также пересекая RWY. Наличие сельскохозяйственных угодий и лесных массивов вокруг аэродрома способствует обитанию вороновых птиц, голубей и скворцов. В указанные периоды времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также при наборе высоты и на снижении. Меры по рассеиванию птиц включают периодическое воспроизведение записанного на пленку крика встревоженных выстрелами птиц, а также применение лазерного приспособления LEM50 и пиротехники.