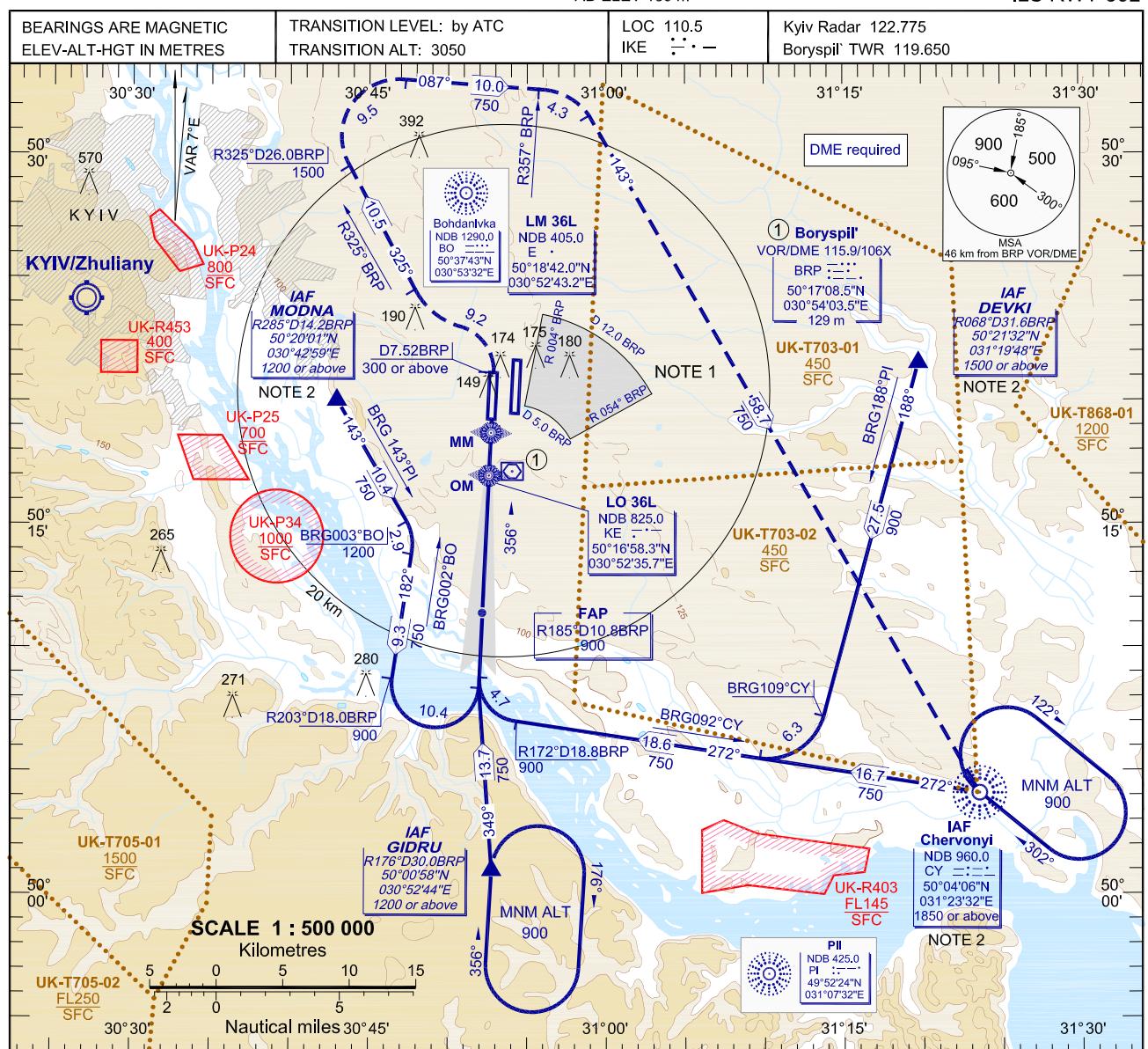


INSTRUMENT

APPROACH CHART (IAC)-ICAO

AD ELEV 130 m

KYIV/Boryspil'
ILS RWY 36L

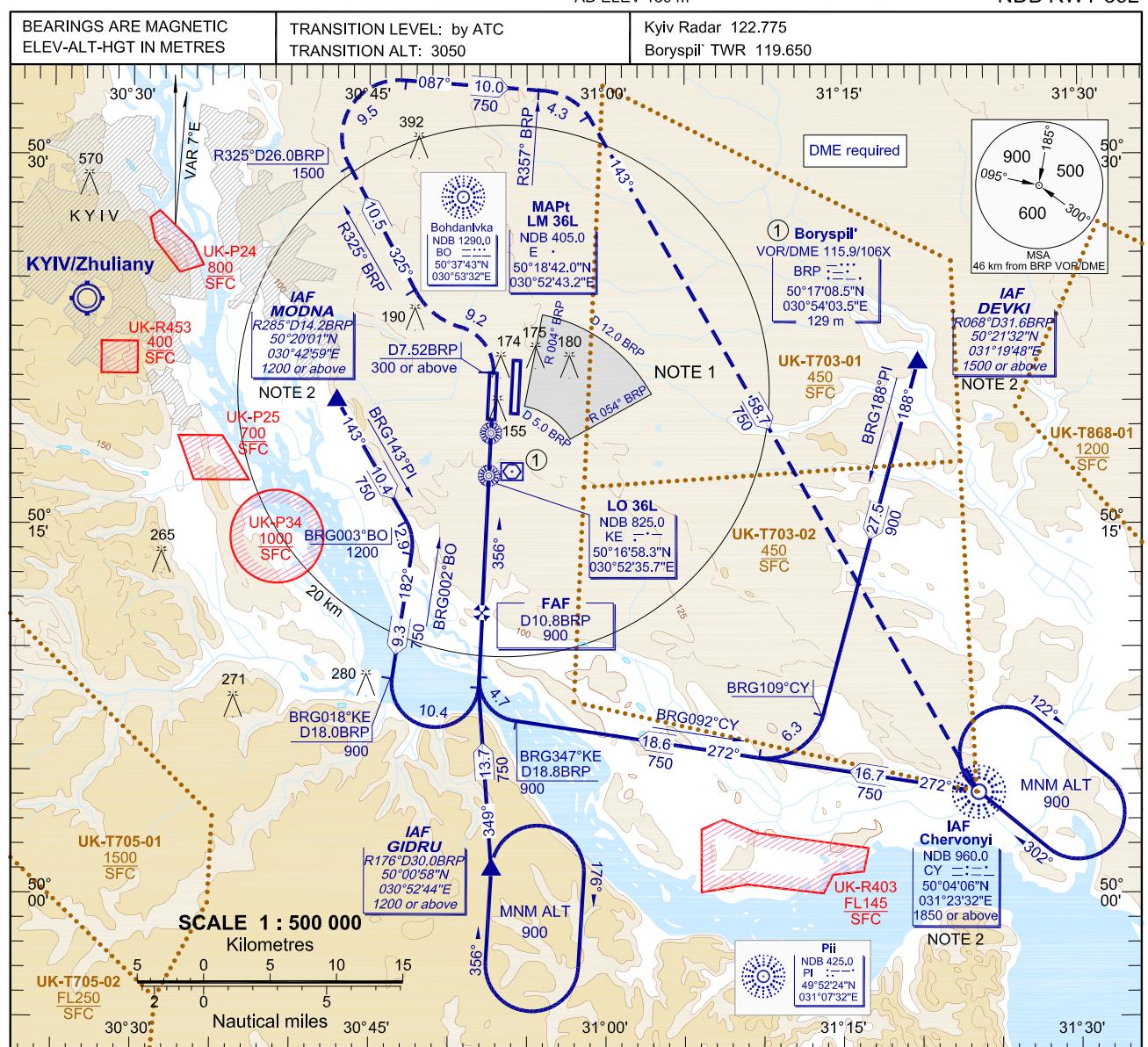
CHANGE: VAR; Instrument approach procedures.

OCA/H	A	B	C	D	NOTE:					
Straight-in Approach	CAT I	172(49)	175(52)	178(55)	181(58)	1. Visual manoeuvring (circling) and visual approach in the sector below 750 not authorized. 2. Speed restriction: MAX IAS 407 km/h (220 kt) at IAF MODNA, IAF DEVKI and IAF CY NDB. 3. Expect simultaneous approaches. 4. FAP 1200 authorized for simultaneous approaches.				
	Circling	265(145)	275(150)	310(190)	335(210)					
	GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360
	FAP-THR 14530 m	min:s	5.49	4.51	4.09	3.38	3.14	2.54	2.39	2.25
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2	

INSTRUMENT

APPROACH CHART (IAC)-ICAO

AD ELEV 130 m

KYIV/Boryspil'
NDB RWY 36L

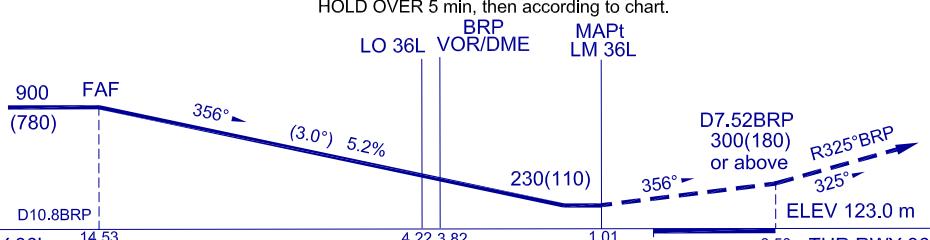
MISSSED APPROACH:

Climb on RWY heading to reach D7.52BRP at 300(180) or above, then turn LEFT to intercept R325°BRP climbing to 900(780), then as directed by ATC.

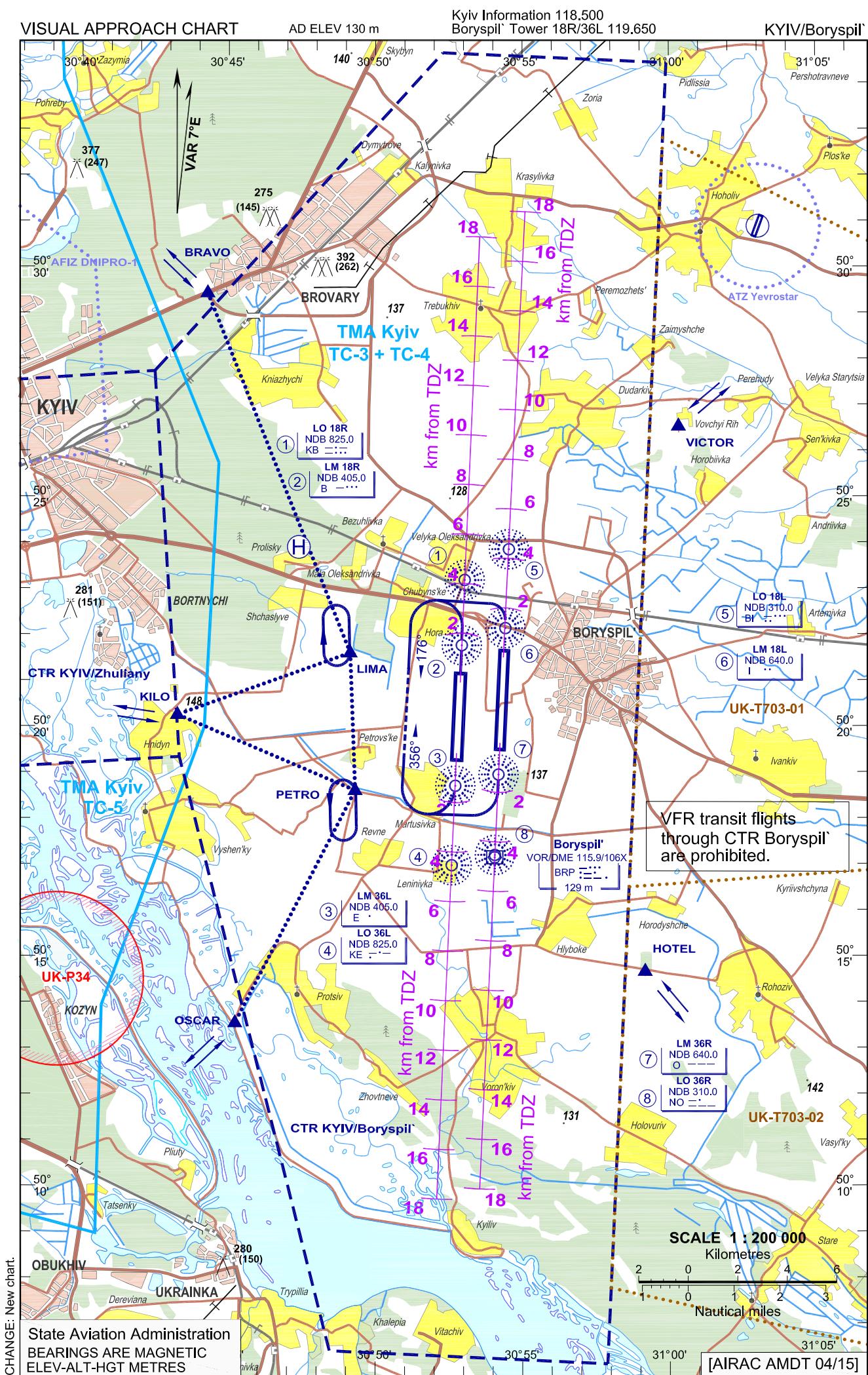
MISSSED APPROACH RADIO COMM FAILURE:

Climb on RWY heading to reach D7.52BRP at 300(180) or above, then turn LEFT to intercept R325°BRP to R325° D26.0BRP climbing to 1500, then turn RIGHT on track 087°, at R357°BRP turn RIGHT on track 143° to IAF CY NDB climbing to 1850, HOLD OVER 5 min, then according to chart.

CHANGE: VAR; Instrument approach procedures.



OCA/H	A	B	C	D	NOTE:				
Straight-in Approach	E NDB	230(110)	230(110)	230(110)	230(110)	1. Visual manoeuvring (circling) and visual approach in the sector below 750 not authorized. 2. Speed restriction: MAX IAS 407 km/h (220 kt) at IAF MODNA, IAF DEVKI and IAF CY NDB.			
Circling	265(145)	275(150)	310(190)	335(210)					
GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360
FAF-MAPt 13520 m	min:s	5.24	4.30	3.52	3.23	3.00	2.42	2.27	2.15
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2



Designation	Vertical limits and airspace Class	Call signs and frequencies (MHz)
CTR KYIV/ Boryspil'	900/SFC Class D	Boryspil' TWR RWY 18R/36L 119.650
CTR KYIV/ Zhuliany	700/SFC Class D	Zhuliany TWR 120.700
TMA Kyiv TC-3+TC-4	2900/450 Class C	Kyiv Radar 122.775 128.175
TMA Kyiv TC-5	1650/400 Class C	Kyiv Radar 125.300
AFIZ Dnipro-1	800/SFC Class G	Dnipro-1 Aerodrome Information 124.950
ATZ Yevrostar	400/SFC Class G	-

Designation	Vertical limits and airspace Class
UK-P34	1000/SFC Unclassified
UK-T703-01	450/SFC Unclassified
UK-T703-02	450/SFC Unclassified

Prescribed VFR Routes

Waypoint name	Coordinates	Description	Remarks
BRAVO	502925N 0304417E	Intersection of Brovarskyi avenue, Kyivska street and motorway E95	-
HOTEL	501440N 0305910E	Road between Hlyboke and Rohoziv villages (forest plantation)	-
KILO	502015N 0304316E	Northeast of Hnidyn village (sand quarry)	For flights to/from UKKK only
LIMA	502135N 0304910E	Southwest of forest plantation (between Shchaslyve and Hora villages)	RH Holding
OSCAR	501332N 0304514E	Dam (levee) between Protsiv village and Dnipro river	-
PETRO	501835N 0304918E	Road intersection between Petrovs'ke, Revne and Martusivka villages	LH Holding
VICTOR	502630N 0310020E	Vovchyi Rih village (lake)	-
KB NDB	502311.0N 0305302.7E	-	-
B NDB	502145.6N 0305256.5E	-	-
KE NDB	501658.3N 0305235.7E	-	-
E NDB	501842.0N 0305243.2E	-	-
BI NDB	502350.8N 0305432.8E	-	-
I NDB	502208.0N 0305425.7E	-	-
NO NDB	501714.9N 0305403.8E	-	-
O NDB	501856.9N 0305411.2E	-	-
BRP VOR/DME	501708.5N 0305403.5E	-	-

UKKK AD 2 KYIV/Zhuliany / КИЕВ/Жуляны

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

UKKK - Kyiv/Zhuliany International

УККК - Киев/Жуляны Международный

UKKK 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>	502407N 0302707E 1080 m from DTHR 08 and 1032 m from DTHR 26 <i>1080 м от DTHR 08 и 1032 м от DTHR 26</i>
2	Direction and distance from (city) <i>Направление и расстояние от города</i>	8 km, SW from centre of the city <i>8 км юго-западнее от центра г. Киева</i>
3	Elevation/Reference temperature <i>Превышение/расчетная температура</i>	178.9 M (587 FT) / 23°C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN <i>Волна геоида в месте превышения аэродрома</i>	nil
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, телеком, телекс, АФС</i>	Municipal enterprise "International Airport Kyiv (Zhuliany)" Postal Address: 79, Vozduhflotskiy ava., Airport Zhuliany, Kyiv, Ukraine, 03036 Phone: (+380 44) 241 20 01 Fax: (+380 44) 249 01 36 Telex: - AFTN: UKKKAPDU, UKKKAPBF E-mail: ukkk@airport.kiev.ua Коммунальное предприятие "Международный аэропорт Киев (Жуляны)" Почтовый адрес: 79, Воздухофлотский просп., Аэропорт Жуляны, г. Киев, Украина, 03036 Телефон: (+380 44) 241 20 01 Факс: (+380 44) 249 01 36 Телекс: - АФТН: УКККАПДУ, УКККАПБФ E-mail: ukkk@airport.kiev.ua
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR) <i>Воздушное движение</i>	IFR/VFR
8	Remarks <i>Примечания</i>	nil

UKKK AD 2.3 Operational Hours / Часы работы

1	AD Administration <i>Аэродромная администрация</i>	H24
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 Tel: (+38 044) 351-64-12; Fax: (+38 044) 246-21-85; AFTN: UKKKZPZX
5	ATS Reporting office (ARO) <i>Бюро информации ОВД (ARO)</i>	H24 Tel: (+38 044) 351-64-12; Fax: (+38 044) 246-21-85; AFTN: UKKKZPZX
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

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

1	Cargo-Handling facilities <i>Погрузочно-разгрузочные средства</i>	Loader up to 5 tons, loader 0,5–1 tons, truck up to 5 tons <i>Автопогрузчик до 5 тонн, погрузчик 0,5–1 тонн, грузовая машина до 5 тонн</i>
2	Fuel/oil types <i>Типы топлива/масел</i>	TS-1, RT / nil <i>TC-1, PT / nil</i>
3	Fuelling facilities/capacity <i>Средства заправки топливом/пропускная способность</i>	2 trucks 7000 litres, 5 litres per second <i>2 топливозаправщика 7000 л, 5 л/сек</i>
4	De-icing facilities <i>Средства по удалению льда</i>	AVBL
5	Hangar space for visiting aircraft <i>Место в ангаре для прибывающих воздушных судов</i>	nil
6	Repair facilities for visiting aircraft <i>Ремонтное оборудование для прибывающих воздушных судов</i>	Maintainance of YAK-42, AN-24, A320, B737-800, B737-900, RJ-100 AVRO, ATR-72, ATR-42 <i>Оперативно-техническое обслуживание Як-42, Ан-24, А320, В737-800, В737-900, RJ-100 AVRO, ATR-72, ATR-42</i>
7	Remark <i>Примечание</i>	nil

UKKK AD 2.5 Passenger Facilities / Средства для обслуживания пассажиров

1	Hotels <i>Гостиницы</i>	At airport and in the city <i>В аэропорту и в городе</i>
2	Restaurants <i>Рестораны/Кафе/Бары</i>	At airport and in the city <i>В аэропорту и в городе</i>
3	Transportation <i>Транспортное обслуживание</i>	Trolleybus, bus, taxi <i>Такси, автобус, троллейбус</i>
4	Medical facilities <i>Медицинское обслуживание</i>	First aid at AD. Hospitals in the city <i>Медпункт в аэропорту. Больница в городе</i>
5	Bank and Post Office <i>Банк / Почтовое отделение</i>	At airport and in the city <i>В аэропорту и в городе</i>
6	Tourist Office <i>Туристическое бюро</i>	In the city <i>В городе.</i>
7	Remark <i>Примечание</i>	nil

UKKK 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 7 <i>Категория 7</i>
2	Rescue equipment <i>Аварийно-спасательное оборудование</i>	Rescue and fire-fighting vehicles are equipped in accordance with category 7 <i>Спасательные и противопожарные транспортные средства оборудованы в соответствии с 7 категорией</i>
3	Capability for removal of disabled aircraft <i>Возможности по удалению воздушных судов, потерявших способность двигаться</i>	AVBL for ACFT up to 80 tons <i>Для АСФТ до 80 тонн</i>
4	Remark <i>Примечание</i>	nil

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

1	Types of clearing equipment <i>Виды оборудования для удаления осадков</i>	Brush and rotor snow-ploughs, blowers, thermal machines, chemical agent spreaders <i>Плужно-щеточные и роторные снегоочистители, ветровые, тепловые машины и машина для разбрасывания химреагента</i>
2	Clearance priorities <i>Очерёдность удаления осадков</i>	1. RWY, TWY 1-2, apron M 2. Apron L, apron Z, ground segments of AD 3. TWY 4, apron F 1.RWY, TWY 1-2, перрон М 2.Перрон L, перрон Z, грунтовые элементы аэродрома 3.TWY 4, перрон F
3	Remarks <i>Примечания</i>	AD operational in all seasons. Caution advised in winter during ice conditions <i>AD пригоден к эксплуатации во все времена года. Зимой при наличии льда рекомендуется соблюдать осторожность</i>

UKKK AD 2.11 Meteorological information provided / Предоставляемая метеорологическая информация

1	Associated MET Office <i>Соответствующий метеорологический орган</i>	KYIV/Zhuliany <i>КИЕВ/Жуляны</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>	KYIV/Zhuliany / 24HR <i>КИЕВ/Жуляны / 24HR</i>
4	Type of landing forecast, Interval of issuance <i>Тип прогнозов на посадку и частота составления</i>	TREND/ 30 min
5	Briefing/consultation provided <i>Предоставляемые консультации / инструктаж</i>	P, D <i>Консультации индивидуальные, самоинструктаж</i>
6	Flight documentation, Language(s) used <i>Предоставляемая полетная документация и используемые языки</i>	C, PL,TB Russian, English <i>Карты, открытый текст, таблицы / русский, английский</i>
7	Charts and other informations available for briefing or consultation <i>Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа и консультаций</i>	S, S3, S6, U85, U70, U50, U30, U20, P85, P70, P50, P 40, P 30, P20, SIGWX, SWL, SWH, SWM, T
8	Supplementary equipment available for providing information <i>Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации</i>	nil
9	ATS unit provided with information <i>Органы УВД, обеспечиваемые информацией</i>	Zhuliany ACC, TWR, GND <i>Жуляны ACC, TWR, GND</i>
10	Additional information (limitation of service, etc.) <i>Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.)</i>	+380 44 339 24 14, 351 64 33

UKKK 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 концевой 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
08	086°10' GEO 079° MAG	2310x45	44/R/C/X/T Concrete Бетон	502403.85N 0302605.34E - nil	THR 170.8 M/560.4 FT nil
26	266°10' GEO 259° MAG	2310x45	44/R/C/X/T Concrete Бетон	502408.85N 0302802.07E - nil	THR 178.9 M/587.0 FT nil
Slope of RWY-SWY <i>Уклон ВПП и концевой полосы торможения (М)</i>	SWY dimensions <i>Размеры концевой полосы торможения (М)</i>	CWY dimensions <i>Размеры полос, свободных от препятствий (М)</i>	Strip dimensions <i>Размеры летной полосы (М)</i>	OFZ <i>Свободная от препятствий зона</i>	Remarks <i>Примечания</i>
7	8	9	10	11	12
+0.46%	nil	150x150	2460x300	nil	DTHR coordinates 502404.18N 0302612.91E Координаты смещенного порога 502404.18N 0302612.91E
-0.46%	nil	150x150	2460x300	nil	DTHR coordinates 502408.75N 0302759.64E Координаты смещенного порога 502408.75N 0302759.64E

UKKK 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
08	2310	2460	2310	2160	nil
26	2160	2310	2310	2262	from TWY 2 : TORA 1800m, TODA 1950m, ASDA 1950m

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

RWY Designator Обозначение ВПП	APCH LGT type LEN INTST Tip, 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 огней 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
08	CAT I 900 M LIH	Green Зеленые	PAPI Left / 3° Слева / 3°	nil	nil	2310 m, 60 m, 0-150 m red, 150-1710 m white, 1710-2310 m yellow, LIH 2310 m, 60 m, 0-150 m красные, 150-1710 m белые, 1710-2310 m желтые, LIH	Red Красные	nil	ALS with flashing lights 900-300m from THR
26	CAT I 300 M LIH	Green Зеленые	PAPI Left / 3° Слева / 3°	nil	nil	2260 m, 60 m white (last 600m, yellow), LIH 2260 m, 60 m белые (последние 600m, желтые), LIH	Red Красные	nil	nil

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

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики	nil / nil
2	LDI location and LGT Местоположение указателя направления посадки (LDI) Anemometer location and LGT Анемометр, местоположение и освещение	nil nil
3	TWY edge and centre line lighting Рулежные огни и огни осевой линии РД	Centre line / Огни осевой линии: not LGTD / нет Edge / Боковые рулежные огни: TWY 1, TWY 2 ; blue / TWY 1, TWY 2 ; синие
4	Secondary power supply/switch over time Резервный источник электропитания/время переключения	AVBL. Switch-over time 15 seconds Есть. Время переключения 15 секунд
5	Remarks Примечания	nil

e-mail: schedule@airport.kiev.ua,
ievopxh@airport.kiev.ua;

- requests for execution, change or cancellation of business aviation flights, general aviation flights that are conducted to urgent flights operation shall be submitted to the coordinator at least 6 hours before the planned time of flight arrival / departure according to approval airport application: Mon - Sun – 24/7; SITA: IEVOPXH;

e-mail: schedule@airport.kiev.ua,
ievopxh@airport.kiev.ua;

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

3. Low visibility procedures are applied at the airdrome.

LVP criteria application:

- Procedures are applied only for take-off;

■ The procedure are applied when RVR is less than 550m;

- Pilots will be informed about LVP application by ATIS or ATC;

- All ACFT are followed by "Follow me" car from the stand to point sign of ILS critical zone;

■ Clearance to start up engines is issued based on sequence of taxiing and employment of the respective TWY;

- When LVP procedures are applied only one ACFT is allowed for moving in the moving area.

4. VFR flights.

4.1. Prescribed VFR routes established within CTR KYIV/Zhuliany.

If no other ATS clearance obtained, pilots should follow prescribed VFR routes.

4.2. Point KILO could be used only by flights departing/landing from/at KYIV/Boryspil' aerodrome.

5. Continuous descent operations (CDO).

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

5.2. 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.).

5.3. Although these procedures are designed as a closed path with long downwind legs, they permit distance planning for CDO, allowing the aircraft 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.

5.4. 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.

5.5. 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.

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

5.7. CDO starts from the TOD:

5.7.1. 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 onboard system (FMS) prior to start of the CDO.

e-mail: schedule@airport.kiev.ua,
ievopxh@airport.kiev.ua;

- запросы на выполнение, изменение или отмену полетов бизнес авиации, авиации общего назначения, выполняемых по срочным планам, должны быть предоставлены координатору не позднее, чем за 6 часов до планируемого времени прибытия / отправления рейса, в виде установленной формализованной заявки: Пн – Пт 24/7; SITA: IEVOPXH;

e-mail: schedule@airport.kiev.ua,
ievopxh@airport.kiev.ua;

Полеты, не имеющие утвержденных слотов или не соответствующие утвержденным слотам -запрещаются.

3. На аэродроме применяются процедуры низкой видимости.
Критерии применения LVP:

- Процедуры применяются только для взлета;

■ Процедуры применяются при дальности видимости на RWY (RVR) менее 550м;

- О начале применения процедур пилоты будут извещены через ATIS или диспетчером ОВД;

- Все ACFT сопровождаются автомобилем "Follow me" от места стоянки до точки ожидания (знак критической зоны ILS);

■ Разрешение на запуск двигателей выдается с учетом очередности выруливания и занятости соответствующей TWY;

- При применении процедур LVP разрешается движение по рабочей площади аэродрома одновременно только одному ACFT.

4. Полеты по VFR.

4.1. В пределах СТР КИЕВ/Жуляны установлены предписанные маршруты для полетов по VFR.

При отсутствии других решений органа ОВД, пилоты должны следовать по предписанным маршрутам для полетов VFR.

4.2. Точка KILO может быть использована только ACFT, вылетающими/прибывающими с/на аэродром КИЕВ/Борисполь.

5. Полеты в режиме бесступенчатого снижения (CDO).

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

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

5.3. Хотя эти процедуры являются схемами с замкнутой траекторией с длинными участками «downwind», они позволяют планировать расстояние для CDO, давая возможность бортовой системе/компьютеру управления полётом (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 полёта до FAP включительно и, таким образом, точное расстояние до RWY известно до начала CDO; или

- пилотам ACFT, выполняющим процедуру прибытия по принципу «Transition To Final Approach», которые будут обеспечиваться наведением на посадочную прямую передаётся информация об оставшемся пути.

5.4. 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.

5.5. 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.

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

5.7. CDO начинается с TOD:

5.7.1. 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 полёта 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.

5.7.2. 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.

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

5.7.4. 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.

5.7.5. 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.

5.8. 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.

5.9. CDO starts from lower levels:

5.9.1. 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.

5.9.2. 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.

5.9.3. 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".

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

5.9.5. 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 levelling off.

5.9.6. 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.

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

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

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

5.9.10. 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)".

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

5.7.2. 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.

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

5.7.4. 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.

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

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

5.9. CDO начинается с низких уровней:

5.9.1. 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.

5.9.2. 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.

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

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

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

5.9.6. CDO также может быть начат с низких 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.

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

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

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

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

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

UKKK AD 2.23 Additional information / Дополнительная информация

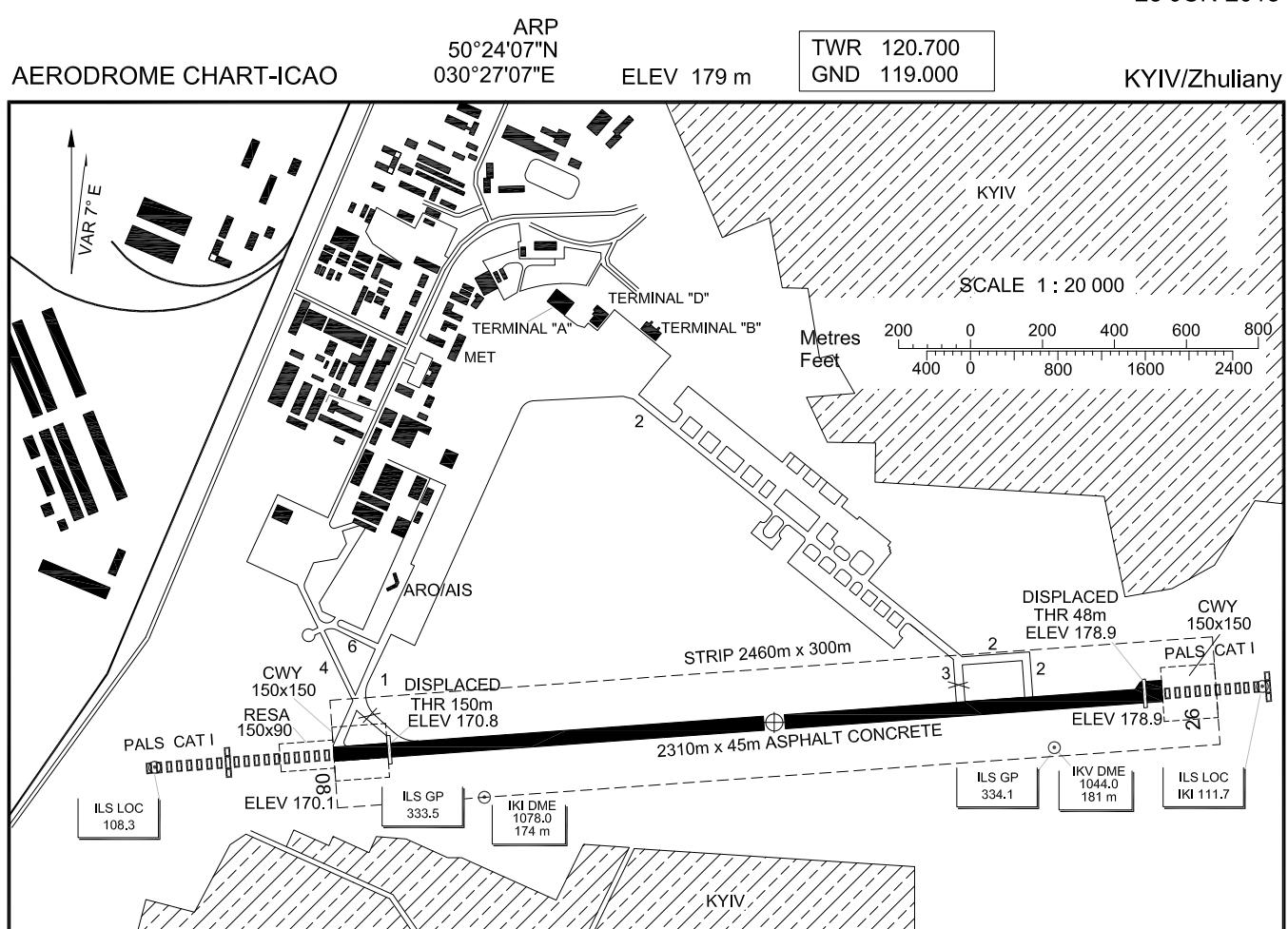
Ornithological situation in aerodrome area is as follows:

- During spring migration of birds (March-May) there is a danger of their collision with the ACFT. The most dangerous are rooks, pigeons and gulls.
- During summer period (June–August) the danger is created by rook nestlings, flying out the nests.
- In the autumn period (September–November), the period of mass autumn migration the most dangerous are rooks, gulls, ducks and pigeons.
- Winter period is relatively calm in regard to ornithological situation but observed the migrations of rooks for feeding during thaw.

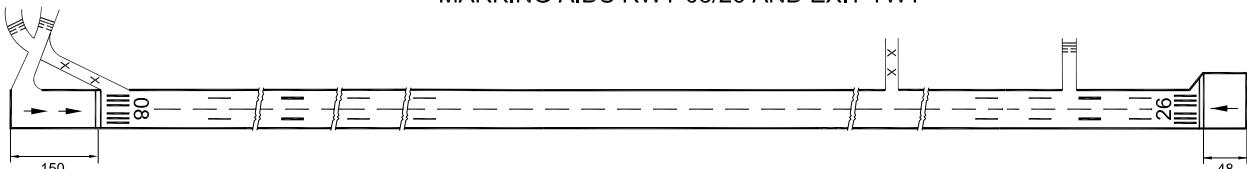
Орнитологическая обстановка в районе аэродрома следующая:

- В период весенней миграции птиц (март-май) существует опасность их столкновения с АСФТ. Наиболее опасны грачи, голуби и чайки.
- В летний период (июнь-август) опасность создают птенцы грачей, вылетающие из гнезд.
- В осенний период (сентябрь-ноябрь), период массовой осенней миграции, наиболее опасными являются грачи, чайки, утки и голуби.
- Зимний период относительно спокойный в орнитологическом отношении, но наблюдаются перемещения грачей на кормежку при оттепелях.

INTENTIONALLY LEFT BLANK
СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА НЕЗАПОЛНЕННОЙ

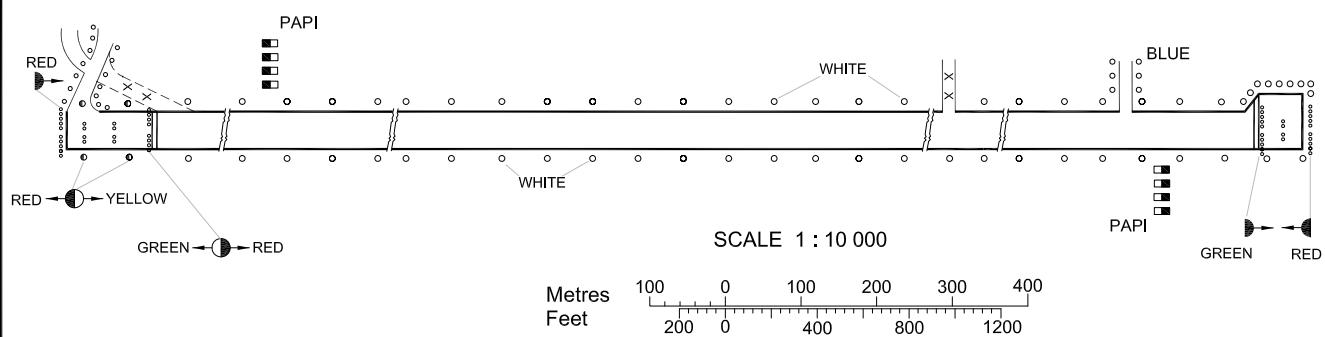


MARKING AIDS RWY 08/26 AND EXIT TWY



LIGHTING AIDS RWY 08/26 AND EXIT TWY

CHANGE: VAR; TERMINAL "B"; TERMINAL "D"; RESA.

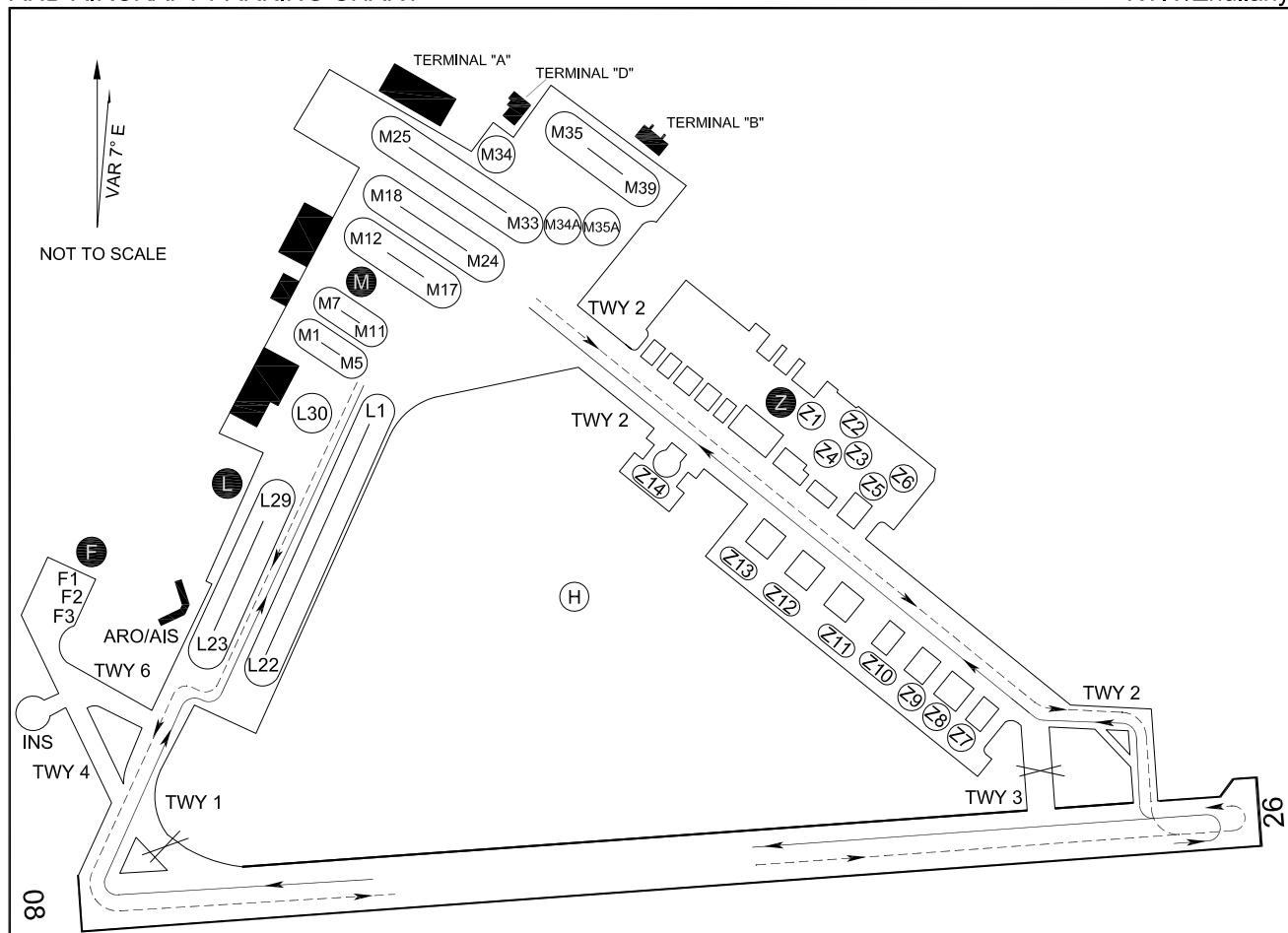


RWY	DIRECTION (TRUE)	THR	STRENGTH	AERODROME LIGHTING
08	086°10'	50°24'03.85"N 030°26'05.34"E		Approach: RWY 08/26 - LIH
DISPLACED THR 08		50°24'04.18"N 030°26'12.91"E		Runway: Edge-white, last 600 m yellow - LIH
26	266°10'	50°24'08.85"N 030°28'02.07"E		Threshold: RWY 08/26 - Green
DISPLACED THR 26		50°24'08.75"N 030°27'59.64"E		ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES BEARINGS ARE MAGNETIC

AERODROME GROUND MOVEMENT
AND AIRCRAFT PARKING CHART

GND	119.000
TWR	120.700

KYIV/Zhuliany



WARNING:

1. TWY-4 closed for ACFT taxiing, allowed only towing.
2. Taxiing YAK-42, A-320, B-737 to only on TWY 1, TWY 2.

(H) - Helipad.

INS - check point INS.

On TWY 4,6 lights are missing.

→ AFTER LANDING
← BEFORE TAKE-OFF

STANDS:

Aircraft stands M1, M3, M5, M7, M9, M11 - for AN-24, GLF-5

Aircraft stands M2, M4, M8, M10 - for YAK-42, B737 - 800, A320

Aircraft stands M12 - for PRM1

Aircraft stands M13 - M17 - for Saab-2000

Aircraft stands M18 - M24 - for YAK-40

Aircraft stands M25 - M30, M33, M34A - for ATR-72, AN-140, AVRO RJ-100

Aircraft stands M31, M32 - for LEAR JET 55

Aircraft stands M35A - for Falcon 900

Aircraft stands M34 - M39 - for YAK-42, B737-800

Aircraft stands L1 - L22 - for YAK-40

Aircraft stands L23, L25 - L28 - for AN-24, YAK-40

Aircraft stands L24, L29, L30 - for L-410

Aircraft stands Z1, Z7 - Z11 - for AN-24, YAK-40

Aircraft stands Z2 - Z6 - for YAK-40

Aircraft stands Z12 - Z14 - for BELL-430 and helicopters 3 class

Aircraft stands F1, F2 - for MI-8

Aircraft stands F3 - for AN-74

CHANGE: VAR; APRON M: APRON G deleted; TERMINAL "B"; TERMINAL "D".

APRON	STRENGTH
M (STANDS M1 - M11)	PCN 44/R/C/X/T
M (STANDS M12 - M33)	PCN 27/R/C/X/T
M (STANDS M34A, M35A)	PCN 28/R/C/X/T
M (STANDS M34 - M39)	PCN 60/R/D/X/T
L	PCN 20/R/C/X/T
Z	PCN 13/R/C/X/T
F	PCN 15/R/C/X/U

TWY	SURFACE	STRENGTH	WIDTH
1	Asphalt Concrete	PCN 44/R/C/X/T	21 m
2	Asphalt Concrete	PCN 44/R/C/X/T	21 m
4	Concrete	PCN 10/R/C/X/T	14 m
6	Asphalt Concrete	PCN 6/R/C/X/T	12 m

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAC TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

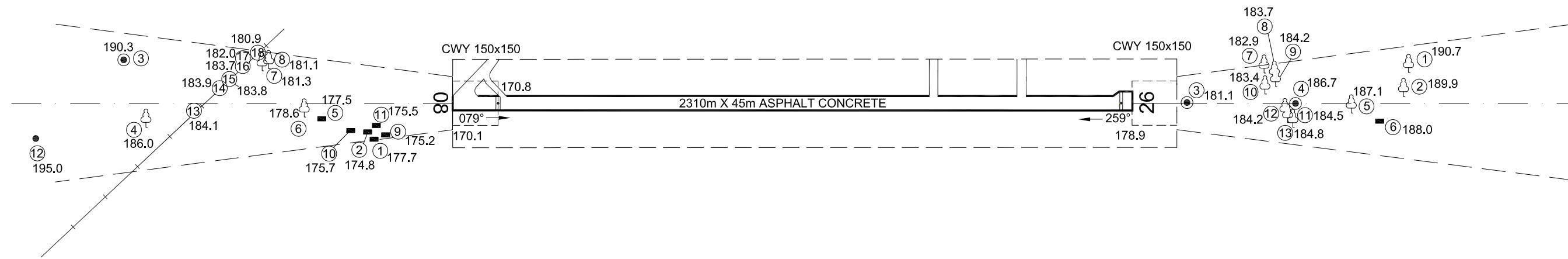
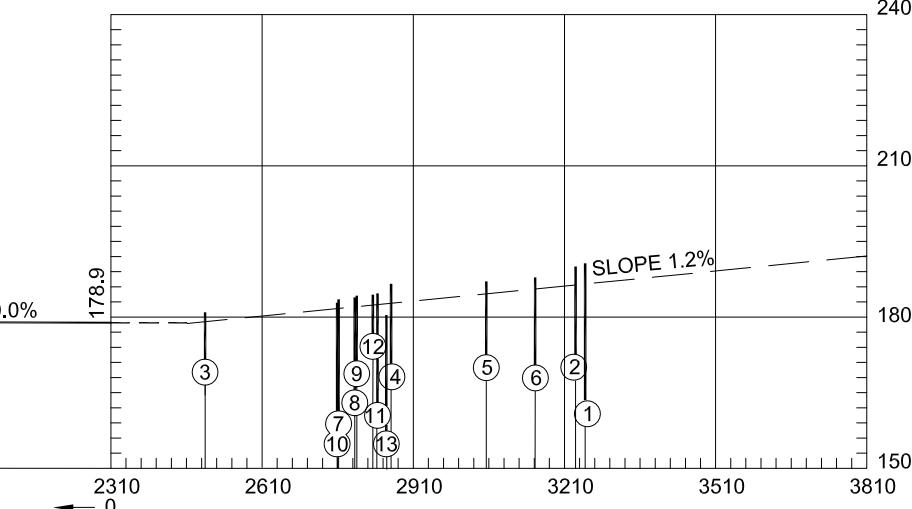
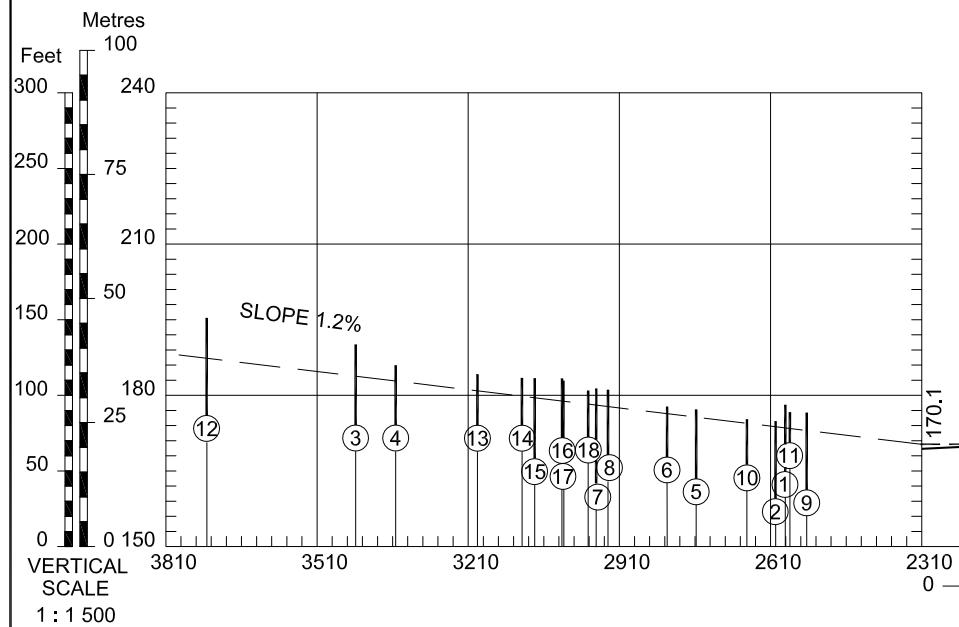
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

KYIV/Zhuliany

MAGNETIC VARIATION 7° E

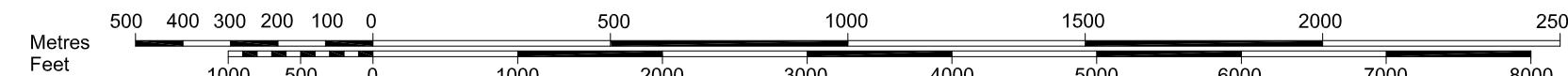
RWY 08 / 26

DECLARED DISTANCES			
RWY 08			RWY 26
2310	TAKE-OFF RUN AVAILABLE		2160
2460	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE		2310
2310	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE		2310
2160	LANDING DISTANCE AVAILABLE		2262



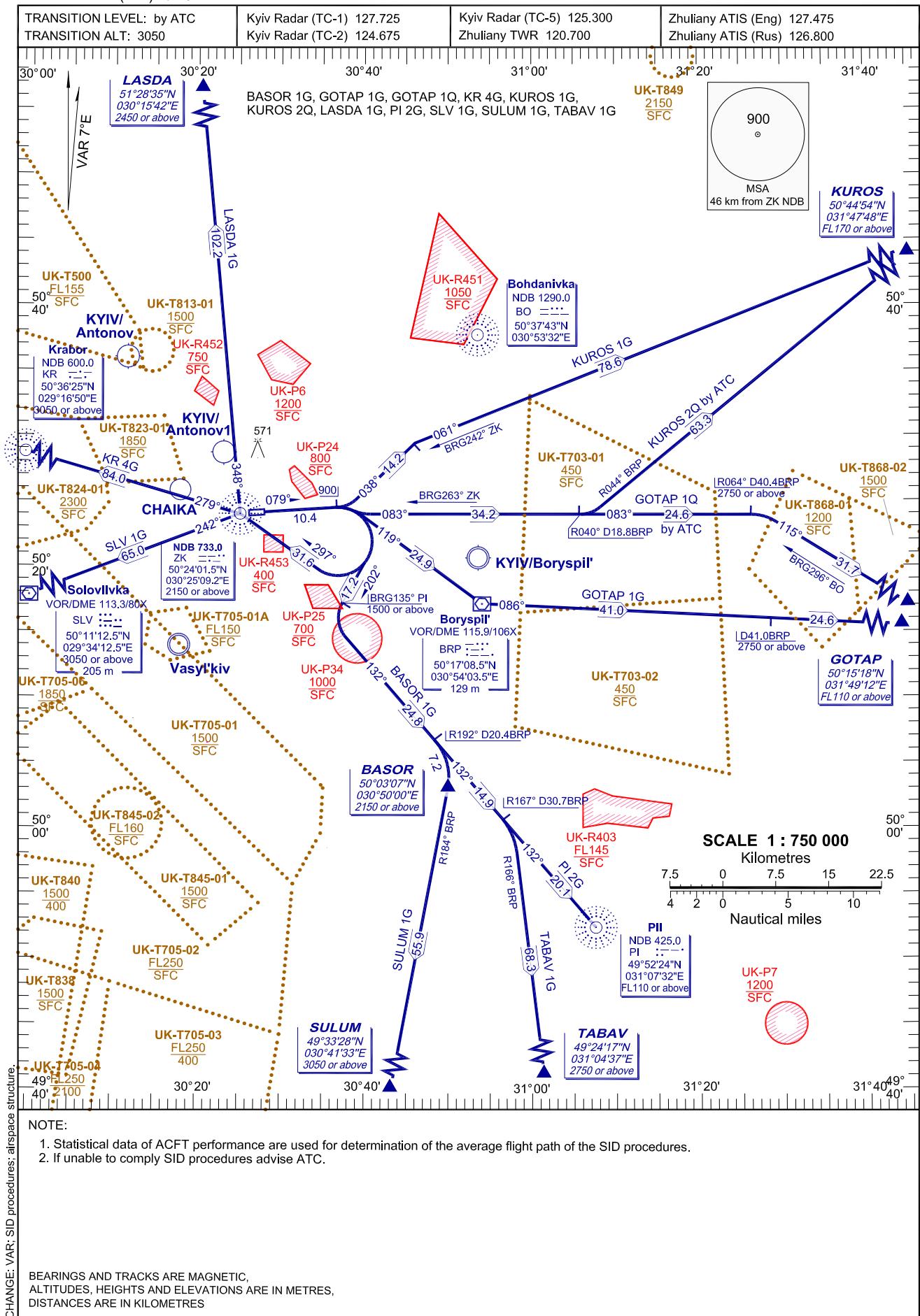
LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	(1)
ANTENNA	(○)
SUPPORT OF ILLUMINATION	(●)
TREE	(▲)
BUILDING	(■)
RAIL ROAD	(—)

HORIZONTAL SCALE 1 : 15000



STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID)-ICAO

KYIV/Zhuliany
RWY 08



CHANGE: VAR; SID procedures; airspace structure.

NOTE:

1. Statistical data of ACFT performance are used for determination of the average flight path of the SID procedures.
 2. If unable to comply SID procedures advise ATC.

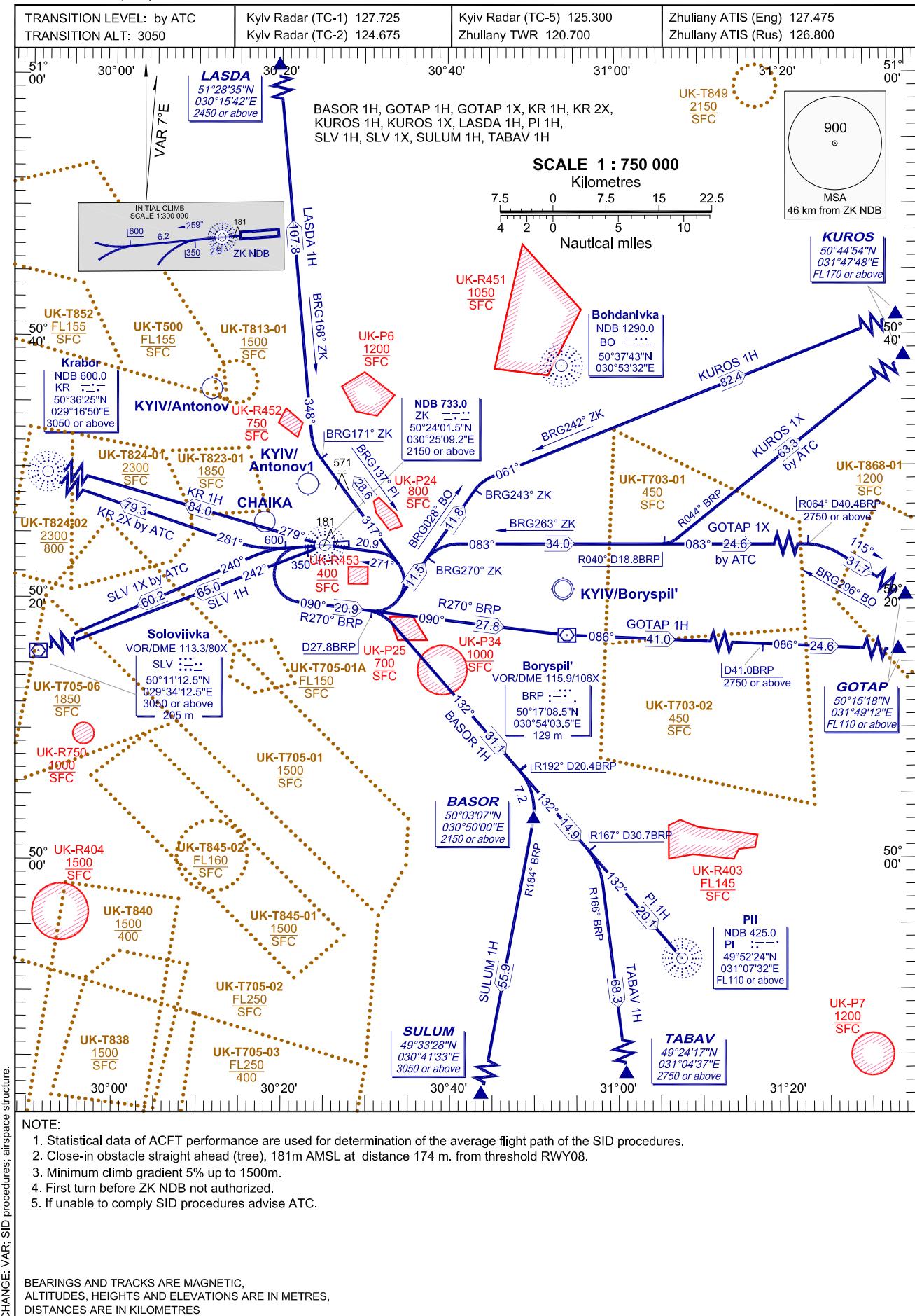
**BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC,
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES,
DISTANCES ARE IN KILOMETRES**

SID RWY 08

Designator	Route	Altitude	Remarks
BASOR 1G BASOR ONE GOLF	On track 079° climb to 900, turn RIGHT on track 202° to intercept BRG135° PI NDB, turn LEFT on track 132° to PI NDB, then on R192° D20,4 BRP VOR/DME turn RIGHT on R184° BRP VOR to BASOR	Cross BRG135° PI NDB at 1500 or above, BASOR at 2150 or above	nil
GOTAP 1G GOTAP ONE GOLF	On track 079° climb to 900, turn RIGHT on track 119° to BRP VOR/DME, then turn LEFT on track 086° from BRP VOR/DME to GOTAP	Cross D41.0 BRP DME at 2750 or above, GOTAP at FL110 or above	nil
GOTAP 1Q GOTAP ONE QUEBEC	On track 079° climb to 900, turn RIGHT on track 083° (BRG263° ZK NDB) to R064° D40,4 BRP VOR/DME, then turn RIGHT on track 115° (BRG296° BO NDB) to GOTAP	Cross R064° D40,4 BRP VOR/DME at 2750 or above, GOTAP at FL110 or above	By ATC
KR 4G Krabor FOUR GOLF	On track 079° climb to 900, turn RIGHT on track 297° to ZK NDB, then turn LEFT on track 279° from ZK NDB to KR NDB	Cross ZK NDB at 2150 or above, KR NDB at 3050 or above	nil
KUROS 1F KUROS ONE FOXTROT	On track 079° climb to 900, turn LEFT on track 038° to intercept BRG242° ZK NDB, then on track 061° (BRG242° ZK NDB) to KUROS	Cross KUROS at FL170 or above	nil
KUROS 3E KUROS THREE ECHO	On track 079° climb to 900, turn RIGHT on track 083° (BRG263° ZK NDB) to R040° D18.8 BRP VOR/DME, then turn LEFT on R044° BRP VOR to KUROS	Cross KUROS at FL170 or above	By ATC
LASDA 1G LASDA ONE GOLF	On track 079° climb to 900, turn RIGHT on track 297° to ZK NDB, then turn RIGHT on track 348° from ZK NDB to LASDA	Cross ZK NDB at 2150 or above, LASDA at 2450 or above	nil
PI 2G Pii TWO GOLF	On track 079° climb to 900, turn RIGHT on track 202° to intercept BRG135° PI NDB, then turn LEFT on track 132° to PI NDB	Cross BRG135° PI NDB at 1500 or above, PI NDB at FL110 or above	nil
SLV 1G Soloviivka ONE GOLF	On track 079° climb to 900, turn RIGHT on track 297° to ZK NDB, then turn LEFT on track 242° from ZK NDB to SLV VOR/DME	Cross ZK NDB at 2150 or above, SLV VOR/DME at 3050 or above	nil
SULUM 1G SULUM ONE GOLF	On track 079° climb to 900, turn RIGHT on track 202° to intercept BRG135° PI NDB, turn LEFT on track 132° to PI NDB, then on R192° D20,4 BRP VOR/DME turn RIGHT on R184° BRP VOR to SULUM	Cross BRG135° PI NDB at 1500 or above, SULUM at 3050 or above	nil
TABAV 1G TABAV ONE GOLF	On track 079° climb to 900, turn RIGHT on track 202° to intercept BRG135° PI NDB, turn LEFT on track 132° to PI NDB, then on R167° D30,7 BRP VOR/DME turn RIGHT on R166° BRP VOR to TABAV	Cross BRG135° PI NDB at 1500 or above, TABAV at 2750 or above	nil

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID)-ICAO

KYIV/Zhuliany
RWY 26



CHANGE: VAR; SID procedures; airspace structure.

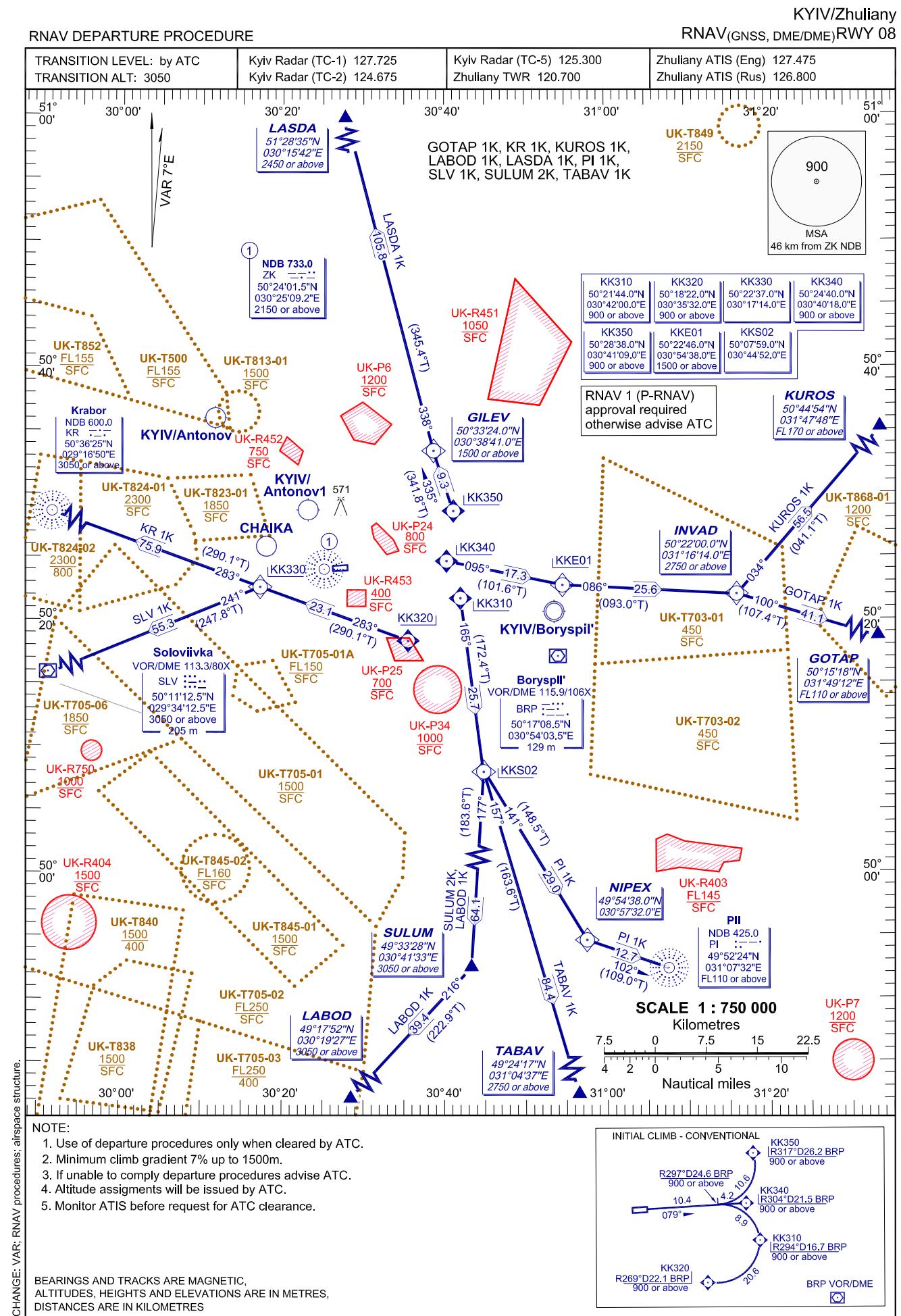
- NOTE:**

 1. Statistical data of ACFT performance are used for determination of the average flight path of the SID procedures.
 2. Close-in obstacle straight ahead (tree), 181m AMSL at distance 174 m. from threshold RWY08.
 3. Minimum climb gradient 5% up to 1500m.
 4. First turn before ZK NDB not authorized.
 5. If unable to comply SID procedures advise ATC.

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

SID RWY 26

Designator	Route	Altitude	Remarks
BASOR 1H BASOR ONE HOTEL	On track 259° climb to 350, turn LEFT on track 090°(R270°BRP VOR) to D27,8 BRP DME, turn RIGHT on track 132° to PI NDB, then on R192° D20,4 BRP VOR/DME turn RIGHT on R184° BRP VOR to BASOR	Cross BASOR at 2150 or above	First turn before ZK NDB not authorized. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m
GOTAP 1H GOTAP ONE HOTEL	On track 259° climb to 350, turn LEFT on track 090° to BRP VOR/DME, then turn LEFT on track 086° from BRP VOR/DME to GOTAP	Cross D41,0 BRP DME at 2750 or above, GOTAP at FL110 or above	First turn before ZK NDB not authorized. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m
GOTAP 1X GOTAP ONE X-RAY	On track 259° climb to 350, turn LEFT on track 090°(R270°BRP VOR) to D27,8 BRP DME, turn LEFT on BRG028° BO NDB to intercept BRG270° ZK NDB, turn RIGHT on track 083°(BRG263° ZK NDB)to R064° D40,4 BRP VOR/DME, then turn RIGHT on track 115°(BRG296° BO NDB)to GOTAP	Cross R064° D40,4 BRP VOR/DME at 2750 or above, GOTAP at FL110 or above	By ATC. First turn before ZK NDB not authorized. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m
KR 1H Krabor ONE HOTEL	On track 259° climb to 350, turn LEFT on track 090°(R270°BRP VOR) to D27,8 BRP DME, turn LEFT on track 271° to ZK NDB, then turn RIGHT on track 279° from ZK NDB to KR NDB	Cross ZK NDB at 2150 or above, KR NDB at 3050 or above	First turn before ZK NDB not authorized. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m
KR 2X Krabor TWO X-RAY	On track 259° climb to 600, then turn RIGHT on track 281° to KR NDB	Cross KR NDB at 3050 or above	By ATC. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m.
KUROS 1H KUROS ONE HOTEL	On track 259° climb to 350, turn LEFT on track 090° (R270° BRP VOR) to D27,8 BRP DME, turn LEFT on BRG028° BO NDB to intercept BRG243° ZK NDB, then turn RIGHT on track 061° (BRG242° ZK NDB) to KUROS	Cross KUROS at FL170 or above	First turn before ZK NDB not authorized. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m
KUROS 1X KUROS ONE X-RAY	On track 259° climb to 350, turn LEFT on track 090° (R270° BRP VOR) to D27,8 BRP DME, turn LEFT on BRG028° BO NDB to intercept BRG270° ZK NDB, turn RIGHT on track 083° (BRG263° ZK NDB) to R040° D18,8 BRP VOR/DME, then turn LEFT on R044° BRP VOR to KUROS	Cross KUROS at FL170 or above	By ATC. First turn before ZK NDB not authorized. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m
LASDA 1H LASDA ONE HOTEL	On track 259° climb to 350, turn LEFT on track 090° (R270° BRP VOR) to D27,8 BRP DME, turn LEFT on track 317° (BRG137° PI NDB) to intercept BRG171° ZK NDB, then turn RIGHT on track 348° (BRG168° ZK NDB) to LASDA	Cross LASDA at 2450 or above	First turn before ZK NDB not authorized. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m
PI 1H Pii ONE HOTEL	On track 259° climb to 350, turn LEFT on track 090° (R270° BRP VOR) to D27,8 BRP DME, then turn RIGHT on track 132° to PI NDB	Cross PI NDB at FL110 or above	First turn before ZK NDB not authorized. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m
SLV 1H Soloviivka ONE HOTEL	On track 259° climb to 350, turn LEFT on track 090° (R270° BRP VOR) to D27,8 BRP DME, turn LEFT on track 271° to ZK NDB, then turn LEFT on track 242° from ZK NDB to SLV VOR/DME	Cross ZK NDB at 2150 or above, SLV VOR/DME at 3050 or above	First turn before ZK NDB not authorized. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m
SLV 1X Soloviivka ONE X-RAY	On track 259° climb to 600, then turn LEFT on track 240° to SLV VOR/DME.	Cross SLV VOR/DME at 3050 or above	By ATC. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m
SULUM 1H SULUM ONE HOTEL	On track 259° climb to 350, turn LEFT on track 090° (R270° BRP VOR) to D27,8 BRP DME, turn RIGHT on track 132° to PI NDB, then on R192° D20,4 BRP VOR/DME turn RIGHT on R184° BRP VOR to SULUM	Cross SULUM at 3050 or above	First turn before ZK NDB not authorized. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m
TABAV 1H TABAV ONE HOTEL	On track 259° climb to 350, turn LEFT on track 090° (R270° BRP VOR) to D27,8 BRP DME, turn RIGHT on track 132° to PI NDB, then on R167° D30,7 BRP VOR/DME turn RIGHT on R166° BRP VOR to TABAV	Cross TABAV at 2750 or above	First turn before ZK NDB not authorized. Minimum climb gradient 5% up to 1500 m



RNAV DEPARTURE PROCEDURE**RNAV 1 (GNSS, DME/DME) RWY 08**

Designator	Initial climb decription (conventional)						
	Route			Altitude		Remark	
GOTAP 1K GOTAP ONE KILO	On track 079° to R304° D21,5 BRP VOR/DME, then at KK340 as described below			Cross R304° D21,5 BRP VOR/DME at 900 or above		Minimum climb gradient 7% up to 900 m	
	Path description	Fix identifier (Waypoint name)	Flyover	Course *M (*T)	Turn direction	Altitude	Speed limit
	IF	KK340	Y	-	-	+900	-
	TF	KKE01	N	095 (101,6)	-	+1500	-
	TF	INVAD	N	086 (093,0)	L	+2750	-
	TF	GOTAP	N	100 (107,4)	R	+FL110	-

Designator	Initial climb decription (conventional)						
	Route			Altitude		Remark	
KR 1K Krabor ONE KILO	On track 079° to R297° D24,6 BRP VOR/DME, turn RIGHT to R269° D22,1 BRP VOR/DME, then at KK320 as described below			Cross R297° D24,6 BRP VOR/DME at 900 or above, R269° D22,1 BRP VOR/DME at 900 or above		Minimum climb gradient 7% up to 900 m	
	Path description	Fix identifier (Waypoint name)	Flyover	Course *M (*T)	Turn direction	Altitude	Speed limit
	IF	KK320	Y	-	-	+900	-
	TF	KK330	N	283 (290,1)	-	-	-
	TF	KR	N	283 (290,1)	-	+3050	-

Designator	Initial climb decription (conventional)						
	Route			Altitude		Remark	
KUROS 1K KUROS ONE KILO	On track 079° to R304° D21,5 BRP VOR/DME, then at KK340 as described below			Cross R304° D21,5 BRP VOR/DME at 900 or above		Minimum climb gradient 7% up to 900 m	
	Path description	Fix identifier (Waypoint name)	Flyover	Course *M (*T)	Turn direction	Altitude	Speed limit
	IF	KK340	Y	-	-	+900	-
	TF	KKE01	N	095 (101,6)	-	+1500	-
	TF	INVAD	N	086 (093,0)	L	+2750	-
	TF	KUROS	N	034 (041,1)	L	+FL170	-

Designator	Initial climb decription (conventional)						
	Route			Altitude		Remark	
LABOD 1K LABOD ONE KILO	On track 079° to R297° D24,6 BRP VOR/DME, turn RIGHT to R294° D16,7 BRP VOR/DME, then at KK310 as described below			Cross R297° D24,6 BRP VOR/DME at 900 or above, R294° D16,7 BRP VOR/DME at 900 or above		Minimum climb gradient 7% up to 900 m	
	Path description	Fix identifier (Waypoint name)	Flyover	Course *M (*T)	Turn direction	Altitude	Speed limit
	IF	KK310	Y	-	-	+900	-
	TF	KKS02	N	165 (172,4)	-	-	-
	TF	SULUM	N	177 (183,6)	R	+3050	-
	TF	LABOD	N	216 (222,9)	R	+3050	-

Designator	Initial climb decription (conventional)						
	Route			Altitude		Remark	
LASDA 1K LASDA ONE KILO	On track 079° to R297° D24,6 BRP VOR/DME, turn LEFT to R317° D26,2 BRP VOR/DME, then at KK350 as described below			Cross R297° D24,6 BRP VOR/DME at 900 or above, R317° D26,2 BRP VOR/DME at 900 or above		Minimum climb gradient 7% up to 900 m	
	Path description	Fix identifier (Waypoint name)	Flyover	Course *M (*T)	Turn direction	Altitude	Speed limit
	IF	KK350	Y	-	-	+900	-
	TF	GILEV	N	335 (341,8)	-	+1500	-
	TF	LASDA	N	338 (345,4)	R	+2450	-

Designator	Initial climb decription (conventional)						
	Route			Altitude		Remark	
PI 1K Pii ONE KILO	On track 079° to R297° D24,6 BRP VOR/DME, turn RIGHT to R294° D16,7 BRP VOR/DME, then at KK310 as described below			Cross R297° D24,6 BRP VOR/DME at 900 or above, R294° D16,7 BRP VOR/DME at 900 or above		Minimum climb gradient 7% up to 900 m	
	Path description	Fix identifier (Waypoint name)	Flyover	Course *M (*T)	Turn direction	Altitude	Speed limit
	IF	KK310	Y	-	-	+900	-
	TF	KKS02	N	165 (172,4)	-	-	-
	TF	NIPEX	N	141 (148,5)	L	-	-
	TF	PI	N	102 (109,0)	L	+FL110	-

Designator	Initial climb decription (conventional)						
	Route			Altitude		Remark	
SLV 1K Soloviivka ONE KILO	On track 079° to R297° D24,6 BRP VOR/DME, turn RIGHT to R269° D22,1 BRP VOR/DME, then at KK320 as described below			Cross R297° D24,6 BRP VOR/DME at 900 or above, R269° D22,1 BRP VOR/DME at 900 or above		Minimum climb gradient 7% up to 900 m	
	Path description	Fix identifier (Waypoint name)	Flyover	Course *M (*T)	Turn direction	Altitude	Speed limit
	IF	KK320	Y	-	-	+900	-
	TF	KK330	N	283 (290,1)	-	-	-
	TF	SLV	N	241 (247,8)	L	+3050	-

Designator	Initial climb decription (conventional)						
	Route			Altitude		Remark	
SULUM 1K SULUM ONE KILO	On track 079° to R297° D24,6 BRP VOR/DME, turn RIGHT to R294° D16,7 BRP VOR/DME, then at KK310 as described below			Cross R297° D24,6 BRP VOR/DME at 900 or above, R294° D16,7 BRP VOR/DME at 900 or above		Minimum climb gradient 7% up to 900 m	
	Path description	Fix identifier (Waypoint name)	Flyover	Course *M (*T)	Turn direction	Altitude	Speed limit
	IF	KK310	Y	-	-	+900	-
	TF	KKS02	N	165 (172,4)	-	-	-
	TF	SULUM	N	177 (183,6)	R	+3050	-

Designator	Initial climb decription (conventional)						
	Route			Altitude		Remark	
TABAV 1K TABAV ONE KILO	On track 079° to R297° D24,6 BRP VOR/DME, turn RIGHT to R294° D16,7 BRP VOR/DME, then at KK310 as described below			Cross R297° D24,6 BRP VOR/DME at 900 or above, R294° D16,7 BRP VOR/DME at 900 or above		Minimum climb gradient 7% up to 900 m	
	Path description	Fix identifier (Waypoint name)	Flyover	Course *M (*T)	Turn direction	Altitude	Speed limit
	IF	KK310	Y	-	-	+900	-
	TF	KKS02	N	165 (172,4)	-	-	-
	TF	TABAV	N	157 (163,6)	L	+2750	-

WAYPOINTS

Waypoint name	Coordinates		Waypoint name	Coordinates	
KK310	502144.0N	0304200.0E	KR	503625.0N	0291650.0E
KK320	501822.0N	0303532.0E	PI	495224.0N	0310732.0E
KK330	502237.0N	0301714.0E	SLV	501112.5N	0293412.5E
KK340	502440.0N	0304018.0E	GOTAP	501518.0N	0314912.0E
KK350	502838.0N	0304109.0E	KUROS	504454.0N	0314748.0E
KKE01	502246.0N	0305438.0E	LABOD	491752.0N	0301927.0E
KKS02	500759.0N	0304452.0E	LASDA	512835.0N	0301542.0E
GILEV	503324.0N	0303841.0E	SULUM	493328.0N	0304133.0E
INVAD	502200.0N	0311614.0E	TABAV	492417.0N	0310437.0E
NIPEX	495438.0N	0305732.0E			

