

УРММ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА. УРММ МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ
URMM AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME. URMM MINERALNYYE VODY

УРММ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URMM AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	44 13 36.49с 043 04 58.85в. В центре ИВПП 44 13 36.49N 043 04 58.85E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	Западная окраина г. Минеральные Воды, 3 км от центра города W outskirts of Mineralnyye Vody, 3 km from the centre of the city
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	319.1 м/29.7°C 319.1 m/29.7°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	7°В 7°E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ГУП СК «Международный аэропорт Минеральные Воды», Россия, 357205, Ставропольский край, г. Минеральные Воды, 5, аэропорт State unitary enterprise "Mineralnyye Vody International Airport", Airport, 5, Mineralnyye Vody, Stavropolskiy Krai, 357205, Russia Тел./Tel.: (87922) 6-78-28 Факс/Fax: (87922) 6-78-28 Телекс/Telex: 223226 BRMWURU E-mail: office@mvaairport.ru AFS: УРММАПДД URMMAPDD
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРММ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URMM AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0400-1300 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0400-1300 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1.Тм=UTC+4час. LT=UTC+4HR 2. Регламент работы аэродрома: к/с AD hours of operation: H24

УРММ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URMM AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 7 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/ МС-8П TS-1, RT (equivalent Jet A-1)/ MS-8P
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет. AVBL without limitation.
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются. AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Мелкий ремонт в АТБ. Minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРММ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.
URMM AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту. Airport Hotel.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется. AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комнаты отдыха, поликлиника, служба скорой помощи, больницы в г. Минеральные Воды. Aidpost at Airport Terminal, rest rooms, polyclinic, ambulance service, hospitals in Mineralnyye Vody.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются. AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеются. AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРММ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
URMM AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному обслуживанию AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 H24, CAT 8
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется. AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УРММ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
URMM AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды обслуживания для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется. AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Армобетон, PCN 54/R/A/W/T Reinforced Concrete, PCN 54/R/A/W/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A, B, C, D – 22.5m, бетон/Concrete, PCN 54/R/A/W/T 1 – 22.5m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 49/R/B/X/T 2 – 22.5m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 39/R/B/X/T 2A – 22.5m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 28/R/B/X/T 4 – 22.5m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 61/R/C/X/T 5 – 22.5m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 59/R/C/X/T 6 – 18m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 32/R/B/W/T 7,8 – 22.5m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 57/R/B/X/T МРД/MAIN TWY – 22.5m, армобетон/Reinforced Concrete, – от РД 1 до РД 4/from TWY 1 to TWY 4 – PCN 55/R/B/X/T -- от РД 4 до РД 5/from TWY 4 to TWY 5 – PCN 59/R/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высоты ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРММ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
URMM AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УРММ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
URMM AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
	См. карту типа А See AOC type A			Антенна Antenna	366.0 м *	44 12 53.6N 043 05 29.9E	* - маркировано * - marked/LGTD
				Элеватор Grain elevator	372.8 м *	44 14 10.3N 043 04 53.1E	
				Локатор Radar	390.0 м *	44 15 36.0N 043 05 37.3E	
				Элеватор Grain elevator	373.0 м *	44 14 46.8N 043 07 25.7E	
				Вершина бугра Hump crest	503.0 м	44 12 34.9N 043 14 20.4E	
				Вершина бугра Hump crest	454.0 м	44 11 29.2N 043 12 16.7E	
				Вершина бугра Hump crest	466.0 м	44 09 32.5N 043 13 57.9E	
				Гора Mountain	1007.0 м	44 10 03.1N 043 05 41.5E	
				Геодез. пункт Geodesic point	498.0 м	44 17 41.0N 043 11 29.3E	
				Вершина бугра Hump crest	612.0 м	44 33 13.6N 042 43 37.6E	
				Вершина бугра Hump crest	588.0 м	44 23 27.5N 042 54 52.8E	
				Гора Mountain	885.0 м	44 11 51.9N 042 53 14.4E	
				Гора Mountain	817.0 м	44 11 03.9N 042 57 41.5E	
				Гора Mountain	740.0 м	44 05 52.6N 043 12 46.2E	
				Антенна Antenna	420.0 м	44 17 01.5N 043 01 29.7E	
				Антенна Antenna	531.0 м	44 22 23.7N 043 07 47.9E	
				Труба Chimney	385.0 м *	44 14 11.3N 043 05 20.4E	

УРММ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
URMM AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Минеральные Воды Mineralnyye Vody
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Минеральные Воды 24 часа Mineralnyye Vody 24 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND 30 мин. TREND 30 min.
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация. Briefing, personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ. Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МПЛ WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Минеральные Воды-Подход, Старт, Круг Mineralnyye Vody-APP, TWR, Radar
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРММ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URMM AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способ- ность (PCN), по- крытие ВПП и КПТ	Координаты поро- га ВПП	Превышение порогов, наи- высшей точки зоны призем- ления ВПП, оборудованных для точного захода
RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
12	122°11' 115°	3900x60	PCN 54/R/A/W/T Concrete	44° 14' 10.13"N 043° 03' 44.50"E	THR 316.0 m
30	302°12' 295°	3900x60	PCN 54/R/A/W/T Concrete	44° 13' 02.83"N 043° 06' 13.18"E	THR 318.2 m
Уклон ВПП и КПТ	КПТ (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	Stopway (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
-0.1% / + 0.22% / -0.1%	нет/NIL	400x150	4200x300	имеется AVBL	нет/NIL
+0.1% / - 0.22% / +0.1%	нет/NIL	400x150	4200x300	имеется AVBL	нет/NIL

УРММ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
URMM AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП	РДР (м)	РДВ (м)	РДПВ (м)	РПД (м)	Примечания
RWY designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6
12	3900	4300	3900	3900	нет/NIL
30	3900	4300	3900	3900	нет/NIL

УРММ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
URMM AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протя- женность и сила света огней приближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет огра- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания
RWY designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (m) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	HIALS CAT II 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	885 m	3900m, 15m 3000m white next 600m red/white last 295m red, LIH	3900m,60m 3300m white last 600m yellow HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
30	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	3900m, 15m 3000m white next 600m red/white last 295m red, LIH	3900m,60m 3300m white last 600m yellow HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

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

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: А, В, С, D Edge: all TWY, centre line: А, В, С, D
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / до 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / within 15 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

URMM АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URMM АД 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты зоны приземления и отрыва (TLOF) и порога зоны конечного этапа захода на посадку (FATO) Coordinates TLOF and THR of FATO	а) ИВПП в районе РД А /RWY near TWY А; 441304.57N 0430609.38E; b) ИВПП в районе РД В /RWY near TWY В; 441327.00N 0430519.84E; с) ИВПП в районе РД D/RWY near TWY D; 441408.42N 0430348.33E.
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	а) 318 м; b) 318 м; с) 316 м.
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Участки ИВПП 400x60 м, бетон, PCN 54/R/A/W/T Parts of RWY 400x60 m, Concrete, PCN 54/R/A/W/T
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	ВПП 12/RWY 12: 122°/115° ВПП 30/RWY 30: 302°/295°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	Огни ИВПП 12/30 RWY 12/30 lighting
7.	Примечания Remarks	В пределах пеленга АРП 122°-275° установлен ограничительный сектор, выход за который при взлёте/посадке на высоте ниже FLO60 запрещён. The limiting sector is established within MAG BRG 122°-275°, beyond which flying below FLO60 is prohibited during take-off and landing.

URMM АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URMM АД 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Минеральные Воды диспетчерский район / Mineralnyye Vody CTA 45 27 29.00N 042 43 24.00E – 45 28 59.00N 043 41 55.00E – 44 55 59.00N 044 30 55.00E – 44 03 59.00N 044 34 55.00E – 43 37 53.00N 044 08 43.00E – 43 25 59.00N 043 56 55.00E – 43 23 00.00N 043 54 30.00E – 43 18 59.00N 043 46 55.00E – 43 18 00.00N 043 24 00.00E – 43 27 59.00N 043 01 55.00E – 43 20 42.00N 041 48 06.00E – 44 07 05.00N 041 28 45.00E – 44 49 59.00N 041 55 55.00E – 45 06 33.00N 042 06 45.00E – 45 06 54.00N 042 08 54.00E – 45 26 06.00N 042 42 36.00E – 45 27 29.00N 042 43 24.00E Минеральные Воды диспетчерская зона / Mineralnyye Vody CTR 44 07 32.00N 042 44 04.00E – далее по часовой стрелке по дуге радиусом 30 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 30 km centred at 44 13 36.00N 043 04 59.00E до / to 43 58 30.00N 042 56 52.00E – 44 04 44.00N 042 54 10.00E – 44 07 32.00N 042 44 04.00E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Минеральные Воды диспетчерский район – от FLO10 до FL200 Минеральные Воды диспетчерская зона – от земли до FL200 Mineralnyye Vody CTA – FLO10 – FL200 Mineralnyye Vody CTR – GND – FL200
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Минеральные Воды-Подход, Круг русский, английский Mineralnyye Vody-APP, Krug RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	1220 м/ (900) м 1220 m/ (900) m
6.	Примечания Remarks	нет NIL

URMM АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URMM АД 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Подход APP	Минеральные Воды-Подход Mineralnyye Vody-Approach	119.3	к/с H24	
Старт TWR	Минеральные Воды-Старт Mineralnyye Vody-Start	128.0	к/с H24	
Руление GND	Минеральные Воды-Руление Mineralnyye Vody-Taxiing	121.9	к/с H24	
Круг Radar	Минеральные Воды-Круг Mineralnyye Vody-Krug	120.7	к/с H24	
АТИС ATIS	Минеральные Воды-АТИС Mineralnyye Vody-ATIS	127.4 125.25	к/с H24	Русский, RUS английский, ENG
Транзит Transit	Минеральные Воды-Транзит Mineralnyye Vody-Transit	118.0		

URMM АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URMM АД 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Site of transmitting antenna coordinates	Превышение антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 12 ИЛС кат 2 (7°В)	ИМД		к/с	44° 12' 52.47"N		
LOC 12 ILS CAT II (7°E)	IMD	111.7	H24	043° 06' 36.06"E		
ГРМ 12 GP 12		333.5	к/с H24	44° 14' 08.08"N 043° 03' 59.20"E		3°00', RDH 15.4 m
ДМЕ 12 DME 12	ИМД IMD	54X	к/с H24	44° 14' 08.08"N 043° 03' 59.20"E		
ОПРС NDB	МД MD	468	к/с H24	44° 15' 37.10"N 043° 00' 32.21"E		115°MAG/5.125 km to RWY 12
КРМ 30 ИЛС кат 1 (7°В)	ИМВ		к/с	44° 14' 18.76"N		
LOC 30 ILS CAT I (7°E)	IMW	109.3	H24	043° 03' 25.43"E		
ГРМ 30 GP 30		332.0	к/с H24	44° 13' 11.39"N 043° 06' 04.44"E		3°00', RDH 15.5 m
ДМЕ 30 DME 30	ИМВ IMW	30X		44° 13' 11.39"N 043° 06' 04.44"E		
VORDME (7°E)	MNB MNW	117.1	к/с H24	44° 14' 22.67"N 043° 03' 12.78"E		

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по осевым линиям рулежных дорожек. Руление и буксировка всех ВС производятся по указанию диспетчера руления.

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, взлетного веса, ветрового режима, условий видимости, но во всех случаях она не должна превышать скорости, установленной РЛЭ данного ВС. Ответственность за безопасность буксировки несет лицо ИАС, руководящее буксировкой. Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС.

В аэропорту самолеты устанавливаются на стоянки с 1 по 35. Распределение самолетов по стоянкам производится диспетчером руления с учетом технических данных стоянок и секторной организации обслуживания:

- руление на МС 1-31, 34, 35 выполняется на тяге собственных двигателей;
- установка на МС 32, 33 производится буксировкой или на тяге собственных двигателей за машиной сопровождения (на МС 32 через МС 33, на МС 33 через МС 32);
- выход с МС 1-26 производится буксировкой;
- выруливание с МС 27-35 выполняется на тяге собственных двигателей.

Для периодического технического обслуживания самолетов или устранения сложных неисправностей транзитных ВС используются стоянки перрона в районе АТБ. Запуск двигателей разрешается по запросу экипажа ВС, по команде диспетчера руления на площадках запуска, на местах стоянок ВС, РД М, РД 1, 2, 3. Если ВС буксируется на свободную стоянку для запуска двигателей, то разметка этой стоянки должна соответствовать типу ВС. Конкретное место запуска из указанных мест определяет диспетчер руления. Если после запуска двигателей ВС на стоянке необходима его дальнейшая буксировка, то запуск производится при подключенном тягаче к ВС, экипаж при этом должен иметь устойчивую двухстороннюю связь с диспетчером руления и лицом, ответственным за буксировку (авиатехник, инженер). Для опробования двигателей на больших оборотах используются площадки запуска и специальные площадки, оборудованные струеотбойными щитами. Для опробования двигателей на малом газе дополнительно используются места стоянок ВС.

Экипажи ВС могут производить запуск двигателей во время буксировки, если они имеют специальный допуск и разрешение РЛЭ данного типа ВС.

2. Руление на места стоянки и с них.

Движение ВС по аэродрому осуществляется под руководством диспетчера руления, а руление ВС к МС под руководством дежурного по сопровождению с помощью автомашин сопровождения. Заруливание на стоянку производится по команде дежурного техника АТБ. Лидирование ВС радиосветооборудованной машиной сопровождения при рулении производится при видимости менее 400м. Ночью ВС лидируются по требованию экипажа. При выполнении взлетов по ОВИ, при сопровождении ВС на предварительный старт, разрешается выезжать на ИВПП машине сопровождения для ее осмотра. Пересечение критических зон ИЛС ВС, автотранспортом и другими подвижными средствами производится с разрешения диспетчера СДП.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing. Taxiing and towing shall be carried out along the centre lines of taxiways. Taxiing and towing of all aircraft shall be carried out by taxiing controller's instruction.

Taxiing speed shall be chosen by a pilot-in-command depending on condition of TWY, presence of obstacles, aircraft take-off weight, wind mode and visibility conditions but in all cases it shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type. The responsibility for the safety of towing rests with the person directing towing. The responsibility for the observance of taxiing rules rests with the pilot-in-command.

Aircraft shall be parked on stands 1 - 35. Allocation of stands for aircraft shall be carried out by the taxiing controller taking into account technical data of the stands and sectorial organization of service:

- taxiing into stands 1-31, 34, 35 shall be carried out under own engines power;
- parking onto stands 32, 33 shall be carried out by towing or under own engines power after the "Follow-me" vehicle (into stand 32 via stand 33, into stand 33 via stand 32);
- taxiing out of stands 1-26 shall be carried out by towing;
- taxiing out of stands 27-35 shall be carried out under own engines power.

Stands of repair base apron are available for periodic maintenance of aircraft or for repairing of complicated malfunctions of the transit aircraft. Start-up of engines is allowed on the crew's request, by taxiing controller clearance at start-up points, on aircraft stands, TWY M, TWY 1, 2, 3. If an aircraft is towed to the vacant stand for engines start-up, the marking of this stand shall correspond to the aircraft type. A specific start-up point of the above mentioned sites shall be specified by a taxiing controller. If after engines start-up on the stand further towing of aircraft is required, the start-up shall be carried out when the towing tractor is connected to the aircraft provided that the crew has a steady two-way radio communication with the taxiing controller and a person responsible for towing. Start-up and run-up points, which are equipped with blast barriers, are used for engines run-up at increased power. Aircraft stands are additionally available for engines run-up at idle power.

The crews may start up engines during towing if they have obtained a special approval and authorization set forth in the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

2. Taxiing into and out of stands.

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under the control of the taxiing controller and taxiing of aircraft to stands – under the control of escort duty officer with the assistance from escort vehicle. Taxiing into stand shall be carried out by the instruction of the ground duty technician. Escorting of aircraft during taxiing by "Follow-me" vehicle equipped with radio and lighting shall be carried out when visibility is less than 400m. Aircraft shall be escorted at night by crew's request. During take-off by LIH when aircraft are escorted for line-up, it is allowed for "Follow-me" vehicle to enter the runway for its inspection. Crossing the ILS critical areas by aircraft, motor vehicles and other mobile facilities shall be carried out by TWR controller's permission.

3. Перрон. Руление в зимних условиях.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны спецмашины автосопровождения может быть запрошена через диспетчера руления.

4. Ограничение при рулении.

Руление ВС по РД М между РД 1 и РД 4 (через перрон) разрешается ВС, имеющим размах крыла не более 50.5 м.

УРММ АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Указанные приемы разделены на две части:

1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты.
2. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку.

Часть I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения

1.1. Экипажи всех воздушных судов должны выполнять эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты.

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

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

2. Ограничения

2.1. Взлет воздушного судна при попутном ветре с учетом коэффициента сцепления разрешается в случаях, когда это направление является оптимальным для уменьшения шума над городом, или в случаях, когда выполнение его против ветра не обеспечивает безопасности или взлет в этом направлении запрещен. При этом попутная составляющая скорости ветра должна соответствовать нормам, установленным РЛЭ каждого типа ВС.

2.2. Минимальная скорость установившегося набора высоты не должна быть меньше V_2+20 км/ч или меньше предписанной в РЛЭ воздушного судна, если она имеет большее значение.

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

2.4. Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока:

- воздушное судно не достигнет высоты (300)м относительно уровня аэродрома;
- установленный стандартный режим мощности не позволит с максимальной сертифицированной взлетной массой поддерживать градиент набора высоты не менее 4% при скорости, указанной выше;
- траектория взлета, как при всех работающих двигателях, так и с учетом возможности отказа двигателя и периода времени, требуемого для развития полной мощности оставшимися двигателями, не обеспечивает пролет всех препятствий, находящихся под траекторией полета с достаточным запасом.

3. Apron. Taxiing during winter conditions.

The taxi guide lines may not be visible because of snow. Assistance from "Follow-me" vehicle can be requested via the taxiing controller.

4. Taxiing – restrictions.

Taxiing along the TWY M between TWY 1 and TWY 4 (through the apron) is allowed to aircraft with a wing-span not more than 50.5 m.

URMM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are divided into two parts:

1. Noise abatement procedures during take-off and climbing phase.
2. Noise abatement procedures during approach-to-land phase.

Part I

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE

1. General provisions.

1.1 Crews of all aircraft shall execute noise abatement procedures during take-off and climbing phase.

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

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

2. Restrictions.

2.1 Downwind take-off taking into account friction coefficient shall be allowed in cases when this direction is optimal for noise abatement over the city or in cases when upwind take-off does not provide safety or when upwind take-off is prohibited. And a tail-wind component shall correspond to the norms established in the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

2.2 The minimum indicated air speed of steady climb shall not be less than $V_2 + 20$ km/h or less than that prescribed in the Aeroplane Flight Manual if it has greater value.

2.3 Maintaining the minimum indicated air speed of climb is not required if it brings to exceeding the minimum permissible angle of attack.

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

- the aircraft reaches (300) m AAL;
- the established standard power mode enables with maximum certified take-off mass to maintain climb gradient of not less than 4 % at a speed specified above;
- take-off flight path provides overflying of all obstacles located under flight path with sufficient clearance both when all engines are operating normally and also taking into account possible engine failure and time period necessary for the rest engines to develop full power.

3. Специальные процедуры взлета.

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

Часть II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения.

1.1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов с МК=297°.

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

2. Ограничения.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.6. Посадка воздушного судна при попутном ветре с учетом коэффициента сцепления разрешается в случаях, когда это направление является оптимальным для уменьшения шума над городом или в случаях, когда выполнение посадки против ветра не обеспечивает безопасности или посадка в этом направлении запрещена. При этом попутная составляющая скорости ветра должна соответствовать нормам, установленным РЛЭ каждого типа ВС.

2.7. Обратная тяга (за исключением обратной тяги на режиме малого газа) используется только по причинам обеспечения безопасности полета.

3. Special take-off procedures.

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

Part II

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE

1. General provisions.

1.1 Noise abatement procedures during approach phase shall be executed by crews of all aircraft on landing heading 297° MAG.

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

2. Restrictions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.6 Downwind landing of aircraft taking into account friction coefficient shall be allowed in cases when this direction is optimal for noise abatement over the city or in cases when upwind landing does not provide safety or when upwind landing is prohibited. And a tail-wind component shall correspond to the norms established in the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

2.7 Reverse thrust power (with the exception of reverse idle thrust) shall be used only for safety reasons.

3. Специальные процедуры захода на посадку на ВПП 30

3.1. Процедура захода на посадку заключается в том, что к моменту выхода воздушного судна на расстояние 25 ± 3 км от места приземления экипаж должен выполнять полет на высоте (900)м относительно уровня аэродрома, выдерживая приборную скорость полета 390 км/час.

3.2. С расстояния 22 км экипаж уменьшает приборную скорость полета с 390 км/ч до 340 ± 20 км/ч. В точке 20 км выпускает шасси и средства механизации крыла в промежуточное положение $15-30^\circ$ (приборные скорости полета и углы отклонения средств механизации устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и его массы).

3.3. После входа в глиссаду и начала снижения по ней экипаж воздушного судна продолжает уменьшать приборную скорость полета до $290-300\pm 30$ км/ч к моменту выхода воздушного судна на высоту (450)м на расстоянии около 9,6 км от точки приземления.

3.4. На высоте полета не ниже (450)м относительно уровня аэродрома экипаж довыпускает средства механизации в посадочное положение и до достижения высоты (350)м и расстояния 7 км от точки приземления заканчивает стабилизацию воздушного судна в посадочной конфигурации на скорости конечного этапа захода на посадку.

3.5. С высоты (350)м относительно уровня аэродрома и расстояния 7,6 км от точки приземления воздушное судно должно быть полностью стабилизировано и экипаж до момента приземления выдерживает приборную скорость конечного этапа захода на посадку с учетом массы воздушного судна.

УРММ АД 2.22. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения

Если не получено соответствующего разрешения органов ОВД, полеты в районе аэродрома осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам. (ППП).

Процедуры полетов по ППП в районе аэродрома

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания (над ОПРС Теплореченский, Нальчик, Кисловодск или над ДПРМ аэродрома Минеральные Воды).

Переход от полетов по ППП, на полеты по ПВП в горной местности и на горных аэродромах, запрещается.

3. Special RWY 30 approach procedures.

3.1. The approach procedure is the following: by the moment of aircraft reaching a distance of 25 ± 3 km from touchdown the crew shall operate a flight at (900) m AAL maintaining IAS 390 km/h.

3.2. From a distance of 22 km from touchdown the crew shall reduce IAS from 390 km/h to 340 ± 20 km/h. At a distance of 20 km the aircraft shall lower the landing gear and wing devices into intermediate position at $15-30^\circ$ angle (IAS and angles of wing devices are set depending on the aircraft type and mass).

3.3. After glide path interception and commencement of descent along glide path the crew shall continue to reduce IAS to $290-300\pm 30$ km/h by the moment of aircraft reaching (450) m at a distance of about 9.6 km from touchdown.

3.4. At a height of not below (450) m AAL the crew shall terminate to set the wing devices into landing position and before reaching a height of (350) m and a distance of 7 km from touchdown complete the stabilization of aircraft in the landing configuration at final approach speed.

3.5. From height (350) m AAL and a distance of 7.6 km from touchdown the aircraft shall be completely stabilized and the crew till the moment of landing shall maintain IAS of final approach taking into account the aircraft mass.

URMM AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General provisions.

Unless otherwise advised by ATS units, flights within TMA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

IFR flight procedures within TMA.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation maintaining the established intervals. The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

When it is necessary, for example in case of congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas (over Теплореченский NDB, Nalchik NDB, Kislovodsk NDB or Mineralnyye Vody LOM).

A change from IFR flights to VFR flights in the mountainous area and at the mountainous aerodromes shall be prohibited.

Радиолокационные процедуры в диспетчерском районе.

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

Карты радиолокационного наведения не публикуются. В диспетчерском районе радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по АС УВД.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

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

Процедуры при ограниченной видимости.

Процедуры в условиях ограниченной видимости вступают в силу, когда значения видимости на ВПП будут менее 1000м, и/или высота нижней границы облаков 80м. О начале действия этих процедур будет объявлено по АТИС «Применяются процедуры ограниченной видимости». Понятие «процедуры ограниченной видимости» означает, что между прибывающими ВС выдерживается интервал, чтобы зона ILS была свободна после каждой посадки.

ВПП 12 оборудована для полётов по КАТ II ИКАО.

ВПП 30 оборудована для полётов по КАТ I ИКАО.

Выполнение заходов на посадку по КАТ I и II вводится при метеоусловиях:

ВПП 12 КАТ I – менее 80x1000 (RVR), но не менее чем 60x550 (RVR);

ВПП 12 КАТ II – менее 60x550 (RVR), но не менее чем 30x350 (RVR);

ВПП 30 КАТ I – менее 80x1000 (RVR), но не менее чем 60x800 (RVR).

Пилотам приземлившихся ВС доклад об освобождении ВПП сообщать, когда ВС прорулит критическую зону ILS. Критическая зона КРМ установлена в виде прямоугольной зоны, ограниченной параллельными линиями, расположенными на удалении 120м по обе стороны от оси ВПП между антенной КРМ и началом ВПП.

1. Прибытие.

После посадки в условиях ограниченной видимости экипаж ВС обязан доложить диспетчеру Старта о производстве посадки, освобождении ВПП и критической зоны ILS.

Экипаж освобождает ВПП 12 по РД В или РД А, ВПП 30 по РД С или РД D.

Машина сопровождения при рулении применяется по требованию экипажа ВС.

При видимости менее 400м или когда у экипажа есть сомнения в безопасности руления, пилот должен остановить ВС и вызвать машину сопровождения.

Прибывающие ВС на ВПП 12 после посадки встречаются машиной сопровождения на РД В или РД А. Прибывающие ВС на ВПП 30 встречаются машиной сопровождения на РД С или РД D. Дальнейшее руление ВС за автомобилем сопровождения под управлением диспетчера Руления.

Ответственность за выдерживание безопасной дистанции между ВС и машиной сопровождения возложена на пилота.

Radar procedures within CTA.

Radar vectoring in CTA shall be executed by ATS unit which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the controllers of ATS units shall give instructions to reach definite flight levels (heights) and also set courses to the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published. Radar control over aircraft flights in CTA shall be provided by ATC automated system.

Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures are not applied.

Low visibility procedures.

Low visibility procedures shall come into force when RWY visibility values are less than 1000m and/or cloud ceiling is 80m. The implementation of low visibility procedures will be broadcasted by ATIS: "Low visibility procedures are in force". "Low visibility procedures" mean that an interval between the arriving aircraft is maintained so that the ILS critical area should be vacant after each landing.

RWY 12 is equipped for the ICAO CAT II operations.

RWY 30 is equipped for the ICAO CAT I operations.

CAT I and II approach procedures shall be implemented under the following meteorological conditions:

RWY 12 CAT I – ceiling less than 80 m and RVR less than 1000 m but not less than ceiling 60 m RVR 550 m;

RWY 12 CAT II – ceiling less than 60 m RVR less than 550 m but not less than ceiling 30 m RVR 350 m;

RWY 30 CAT I – ceiling less than 80 m RVR less than 1000 m but not less than ceiling 60 m RVR 800 m.

Pilots of landed aircraft shall report the vacation of runway when the aircraft have passed ILS critical area. LOC critical area is a rectangular area limited by parallel lines located at 120 m on both sides of the runway centre line between LOC antenna and the beginning of the runway.

1. Arrival.

After landing under low visibility conditions the flight crew must report the TWR controller about the execution of landing, the vacation of RWY and ILS critical area.

The flight crew shall vacate RWY 12 along TWY B or TWY A, RWY 30 along TWY C or TWY D.

"Follow-me" vehicle shall be applied during taxiing by request of the flight crew.

When visibility is less than 400m or when the flight crew has doubts in taxiing safety, the pilot shall stop the aircraft and request for the "Follow-me" vehicle.

ACFT arriving on RWY 12 shall be met after landing by the "Follow-me" vehicle on TWY B or TWY A. ACFT arriving on RWY 30 shall be met after landing by the "Follow-me" vehicle on TWY C or TWY D. Further taxiing of aircraft after the "Follow-me" vehicle shall be carried out under control of the Taxiing controller.

The responsibility for maintaining a safe distance between the ACFT and escort vehicle rests with the pilot.

2. Вылет

Буксировка ВС производится с включёнными аэронавигационными и проблесковыми огнями.

Руление ВС по перрону и РД, если заказана машина сопровождения, осуществляется за машиной сопровождения.

Пересекать линию предварительного старта, обозначенную на РД А, В, С, D световыми указателями ILS и установленной дневной маркировкой без разрешения диспетчера Старта запрещается.

После прохождения линии предварительного старта машина сопровождения с разрешения диспетчера Старта производит осмотр ВПП с целью исключения нахождения на ней посторонних предметов и препятствий.

Процедуры при потере (отказе) радиосвязи.

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

1. Потеря радиосвязи непосредственно после взлета или ухода на второй круг.

Если на высоте (200) связь с «Мин.Воды-Круг» не установлена, КВС (пилот) продолжает набор высоты (600) и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Минеральные Воды.

Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме Минеральные Воды не представляется возможным, то после выполнения полёта по аэродромному кругу и пролёта ОПРС на высоте (600) или после ухода на второй круг КВС имеет право следовать:

- на аэродром назначения с набором высоты (эшелона), указанной в FPL, по маршруту в соответствии с планом и произвести посадку на аэродроме назначения с наименьшими отклонениями от времени, указанного в плане полета;

- на запасной аэродром, выбранный при принятии решения на вылет, на нижнем безопасном эшелоне или на специально установленном эшелоне для полета без связи в зависимости от направления полета (4200м, 4500м или 7200м, 7500м) по маршруту выхода с набором указанного эшелона;

- в зону ожидания над ОПРС Теплореченский для выработки (слива) топлива по маршрутам TP 1W или TP 3W в зависимости от рабочего курса ВПП с набором эшелона FL070. После пролета ОПРС Теплореченский выполнить вход в зону ожидания и продолжать полет в ней в течение времени, необходимого для выработки (слива) топлива. После выработки (слива) топлива для посадки на ВПП 12 выполнить заход на посадку по маршруту TP 2W, для посадки на ВПП 30 выполнить заход на посадку по маршруту TP 4W и произвести посадку на аэродроме Минеральные Воды.

2. Потеря радиосвязи в наборе высоты.

Экипаж (пилот) обязан выдерживать последний заданный диспетчером и подтвержденный КВС эшелон (высоту) до пролета ПОД выхода из района аэродрома, после этого КВС (пилот) имеет право:

- следовать на аэродром назначения с набором высоты (эшелона), указанной в FPL по маршруту в соответствии с планом полета и произвести посадку на аэродроме назначения с наименьшими отклонениями от времени, указанного в плане полета;

2. Departure.

Towing of aircraft shall be carried out with navigation and flashing lights switched on.

Taxiing of aircraft on the apron and TWY, if an escort vehicle was requested, shall be carried out after the "Follow-me" vehicle.

It is prohibited to cross the runway-holding position line designated on TWYs A, B, C, D by ILS lighting marking and the established day marking without TWR controller's permission.

After passing the runway-holding position line the escort vehicle, by TWR controller's permission, shall carry out inspection of the runway for the purpose of excluding the presence of foreign objects and obstacles on it.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 of the present AIP.

1. Radio communication failure after take-off or missed approach.

If at height (200)m communication with Mineralnyye Vody-Krug is not established, the pilot-in-command shall continue climbing to (600)m and fly according to instrument approach pattern and land at Mineralnyye Vody aerodrome depending on meteorological conditions and landing weight.

If due to meteorological conditions or other reasons it is impossible to land at Mineralnyye Vody AD, then after carrying out the aerodrome traffic circuit flight and passing NDB at (600) or after going around a pilot-in-command has the right to proceed:

- to the destination aerodrome climbing to altitude (flight level), indicated in the flight plan, along the route as in accordance with the flight plan and land at the destination aerodrome with the minimum deviations from the time indicated in the flight plan;

- to the alternate aerodrome, chosen when making a decision for departure, at MEL or at flight level specially established for a flight without radio communication depending on flight direction (4200m, 4500m or 7200m, 7500m) along departure route climbing to the indicated flight level;

- to the holding area over Teplorechenskiy NDB for fuel use (dumping) along SID routes TP 1W or TP 3W depending on RWY in use climbing to FL070. After passing Teplorechenskiy NDB join the holding area and continue to fly in the holding area for the time necessary for fuel use (dumping). After fuel use (dumping) fly along STAR route TP 2W for landing on RWY 12, STAR route TP 4W for landing on RWY 30 and land at Mineralnyye Vody aerodrome.

2. Radio communication failure during climbing to altitude (flight level).

The crew (pilot) shall maintain the last flight level (altitude) assigned by the controller and acknowledged by a pilot-in-command till passing compulsory reporting point of exit from CTA. After that a pilot-in-command has the right: - to proceed to the destination aerodrome climbing to altitude (flight level), indicated in the flight plan, along the route as in accordance with the flight plan and land at the destination aerodrome with the minimum deviations from the time indicated in the flight plan;

– вернуться на аэродром вылета Минеральные Воды на ближайшем к заданному попутном нижнем эшелоне, высота которого должна быть не ниже безопасной высоты полета, или на специально установленном эшелоне для полета без связи в зависимости от направления полета (FL140, FL150 или FL240, FL250). После пролета ОПРС (МД) следовать на ОПРС Теплореченский. После пролета ОПРС Теплореченский выполнить вход в зону ожидания, произвести снижение в зоне ожидания до эшелона FL070 и продолжать полет в ней в течение времени, необходимого для выработки (слива) топлива. После выработки (слива) топлива для посадки на ВПП 12 выполнить заход на посадку по маршруту TP 2W, для посадки на ВПП 30 выполнить заход на посадку по маршруту TP 4W и произвести посадку на аэродроме Минеральные Воды.

3. Потеря радиосвязи после входа в диспетчерский район или прибытия без радиосвязи.

Экипаж (пилот) продолжает полет на последнем, заданном органом ОВД и подтвержденном КВС (пилотом), эшелоне или эшелоне указанном в FPL, на ОПРС (МД) аэродрома Минеральные Воды. После пролета ОПРС (МД) следовать на ОПРС Теплореченский. После пролета ОПРС Теплореченский выполнить вход в зону ожидания и продолжать полет в ней в течение времени, необходимого для снижения до эшелона FL070. При посадке на ВПП 12 выполнить заход на посадку по маршруту TP 2W, для посадки на ВПП 30 выполнить заход на посадку по маршруту TP 4W и произвести посадку на аэродроме Минеральные Воды.

4. При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП.

На высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона ВС следует по плану до аэродрома первой посадки на установленной ранее органом ОВД и подтвержденной КВС (пилотом) высоте.

Процедуры полетов по ПВП в диспетчерском районе

- а) для соответствующего полета представляется план полета;
- б) разрешение на полет запрашивается у диспетчера АДП;
- в) отклонения от разрешения (выданного ранее) органом ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;
- г) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;
- д) осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

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

URMM AD 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 100 до 600 м над уровнем земли. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 3000м.

– to return to the departure aerodrome of Mineralnyye Vody at the lower flight level of the same direction nearest to the assigned one, the altitude of which shall not be below safe flight altitude, or at flight level specially established for a flight without radio communication depending on flight direction (FL140, FL150 or FL240, FL250). After passing NDB (MD) proceed to Teplorechenskiy NDB. After passing Teplorechenskiy NDB join the holding area, descend in the holding area to FL070 and continue to fly in the holding area for the time necessary for fuel use (dumping). After fuel use (dumping) fly along STAR route TP 2W for landing on RWY 12, STAR route TP 4W for landing on RWY 30 and land at Mineralnyye Vody aerodrome.

3. Radio communication failure after the entry into CTA or during arrival without radio communication.

The crew (pilot) shall continue a flight at the last flight level, assigned by ATS unit and acknowledged by a pilot-in-command, or at flight level, indicated in the flight plan, towards NDB (MD) of Mineralnyye Vody aerodrome. After passing NDB (MD) proceed to Teplorechenskiy NDB. After passing Teplorechenskiy NDB join the holding area and continue to fly in the holding area for the time necessary for descent to FL070. Fly along STAR route TP 2W for landing on RWY 12, STAR route TP 4W for landing on RWY 30 and land at Mineralnyye Vody aerodrome.

4. Radio communication failure during VFR flight.

At height below the lower (safe) flight level the aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing at height established earlier by ATS unit and acknowledged by a pilot-in-command.

VFR flight procedures within CTA.

- a) Flight plan shall be filed for the flight concerned;
- b) clearance for the flight shall be requested from TWR controller;
- c) deviations from ATS unit clearance (issued earlier) may only be made when prior permission has been obtained;
- d) the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground;
- e) two-way radio communication shall be maintained on established frequency.

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

URMM AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from 100 to 600 m above ground level. Separate kinds of birds may fly at heights up to 3000m.

Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и сезонные перелеты птиц. В темное время суток птицы, как правило, образуют большие разряженные скопления, что повышает опасность столкновения с ними. Перелет птиц через ИВПП в утренние часы с юго-запада на северо-восток, а в вечерние часы наоборот.

Наличие сельскохозяйственных угодий вокруг аэродрома способствуют обитанию врановых птиц и голубей. Основные скопления птиц ранним утром и вечером. В указанные периоды времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также, наборе высоты и снижении.

Перед выполнением взлета и захода на посадку, если необходимо, даются сигнальные ракеты диспетчером СДП, а экипажи включают посадочные фары.

В период максимальной активности птиц в районе аэродрома организуется визуальное наблюдение за орнитологической обстановкой диспетчерами СДП.

При невозможности обеспечить безопасность посадки, диспетчер направляет ВС на запасной аэродром.

Morning, evening and seasonal migrations of birds present the greatest hazard. In dark hours birds usually create large dispersed concentrations that increase the hazard of collision with them. Migration of birds across the runway in the morning hours is from the South-West to the North-East and in the evening hours – vice versa.

The existence of agricultural lands around the aerodrome favour the dwelling of raven birds and pigeons. The main concentrations of birds are available early in the morning and in the evening. During the above mentioned periods pilots are recommended to switch on landing lights when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach and also during climbing and descending.

TWR controller shall give signal flares and the crews shall switch on landing lights before carrying out take-off and approach-to-land, if it is deemed necessary.

A visual observation of the ornithological situation is organized by TWR controllers during the period of the maximum activity of birds in the vicinity of the aerodrome.

If unable to provide safety of landing the controller shall direct the aircraft to the alternate aerodrome.