

**УРМТ**  
**СТАВРОПОЛЬ/Шпаковское**  
**URMT**  
**STAVROPOL/Shpakovskoye**

**УРМТ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.**  
**URMT AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.**

**УРМТ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.**  
**URMT AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.**

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	450633с 0420645в. В геометрическом центре ВПП. 450633N 0420645E. In the geometrical centre of RWY.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	12 км СВ г. Ставрополя. 12 km NE of Stavropol.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	453.0 м/28.3°C 453.0 m/28.3°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	8°В 8°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	Открытое акционерное общество «Международный аэропорт Ставрополь» г. Ставрополь, Территория аэропорт. 355008, Российская Федерация "Stavropol International Airport" 355008, Russia Тел./Tel.: (865-2) 24-60-27, 24-89-54 Факс/Fax: (865-2) 24-81-02, 24-89-54 AFS: УРМТЫДЫЬ URMTYDYX E-mail: www.stavia.ru, avia@mail.stv.ru
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Системе координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УРМТ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.**  
**URMT 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. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC+4час. L T= UTC+4HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Все современные средства обработки грузов весом до 5 тонн. All modern facilities for handling of cargo up to 5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/МС-8П TS-1 (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

**URMT АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**URMT AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта. Airport Hotel.
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Такси, автобус. Taxis, buses
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комнаты отдыха. Поликлиника, служба скорой помощи, больницы в г. Ставрополь Aidpost at Airport Terminal, rest rooms. Polyclinic, ambulance service, hospitals in Stavropol
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется почтовое отделение. Банк в городе Post Office AVBL. Bank in the city
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	нет NIL

**URMT AD 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.**  
**URMT AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.**

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, MC/Stands 0-7 - PCN 40/R/B/X/T (смешанное/ mixed) MC/Stands 10-12 - PCN 29/R/B/X/T (смешанное/ mixed) MC/Stands 8, 9 - PCN 9/F/D/Z/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A - 24 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 29/F/D/Y/T B - 21 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 32/R/B/X/T (смешанное/mixed) C - 16 m, бетон/Concrete, PCN 15/R/B/X/T РД M/TWY M- 21 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 40/F/D/Y/T от траверза MC 12 до траверза MC 7/from abeam stand 12 to abeam stand 7 PCN 32/R/B/X/T (смешанное/ mixed) от траверза MC 7 до траверза MC 0/from abeam stand 7 to abeam stand 0
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**URMT AD 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ**  
**МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**  
**URMT 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 стоянке 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, MC. 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	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**URMT AD 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**  
**URMT 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	
07/Подх/АРСН 25/Взл/ТКОФ	БПРМ LMM	465 м*	450614.5N 0420503.3E	Антенна Antenna	464 м*	450619.7N 0420603.6E	* - маркировано * - marked/LGTD
				БПРМ LMM	462 м*	450614.8N 0420503.5E	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
				БПРМ LMM	465 м*	450614.5N 0420503.3E	
				Здание Building	465 м	450625.5N 0420520.8E	
				Мачта Mast	477 м*	450639.2N 0420520.5E	
				Мачта Mast	489 м*	450635.7N 0420533.9E	

1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
				Труба Chimney	484 м*	450656.6N 0420634.0E	* - маркировано * - marked/LGTD
				Здание Building	458 м*	450629.7N 0420559.7E	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
				Башня Tower	491 м	450650.1N 0420244.8E	
				Труба Chimney	490 м	450634.5N 0420314.3E	
				Труба Chimney	554 м*	450559.8N 0415757.2E	
				Труба Chimney	570 м*	450552.5N 0415823.5E	
				Гора Mountain	531 м	450447.9N 0415808.2E	
25/Подх/АРСН 07/Взл/ТКОФ	ПРЕПЯТСТВИЙ НЕТ OBST - NIL			Гора Mountain	654 м	445321.3N 0420321.2E	
				РТЦ Mast	1009 м*	450043.8N 0415112.7E	
				Труба Chimney	527 м*	450329.8N 0420042.1E	
				Здание Building	554 м	450315.8N 0415933.5E	
				Здание Building	642 м	450239.0N 0415812.4E	
				Здание Building	626 м	450243.4N 0415824.9E	
				Здание Building	662 м	450220.7N 0415735.7E	
				Здание Building	679 м	450209.9N 0415621.2E	
				Здание Building	674 м	450215.5N 0415631.2E	
				Здание Building	674 м	450206.6N 0415518.7E	
				Здание Building	679 м	450213.9N 0415519.9E	
				Мачта Mast	686 м*	450215.8N 0415455.5E	
				Мачта Mast	672 м*	450247.3N 0415429.6E	
				Труба Chimney	676 м*	450235.8N 0415432.9E	
				Мачта Mast	677 м*	450311.5N 0415439.3E	
				Здание Building	664 м	450244.1N 0415437.3E	
				Здание Building	657 м	450329.7N 0415501.7E	
				Труба Chimney	674 м*	450402.1N 0415509.8E	
				Здание Building	656 м	450352.1N 0415550.5E	
				Труба Chimney	649 м*	450354.7N 0415606.2E	
				Труба Chimney	644 м*	450422.8N 0415534.8E	
				Труба Chimney	623 м*	450433.5N 0415552.3E	
				Здание Building	622 м	450440.4N 0415618.0E	
				Труба Chimney	572 м*	450552.5N 0415735.8E	

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	
25/Подх/АРСН 07/Взл/ТКОФ				Водонапорная башня Water tower	480 m*	450641.2N 0420538.9E	* - маркировано * - marked/LGTD
				Труба Chimney	489 m*	450634.5N 0420314.3E	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
				Мачта Mast	536 m*	450810.3N 0420041.9E	
				Мачта Mast	538 m*	450819.0N 0420015.5E	
				Здание Building	660 m	450159.8N 0415730.5E	
				Мачта Mast	667 m*	450205.9N 0415703.4E	
				Труба Chimney	716 m*	450057.0N 0415624.0E	
				Здание Building	704 m	450042.8N 0415503.8E	
				Вышка Tower	732 m*	445831.8N 0415455.3E	
				РТЦ Mast	776 m*	445838.3N 0415439.6E	

URMT АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.  
URMT AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Ставрополь (Шпаковское) Stavropol (Shprakovskoye)
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	АМСГ-II Ставрополь, 9-ти часовые прогнозы каждые 3 часа Stavropol aeronautical meteorological station (civil)-II. Forecasts for period 9HR issued every 3HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast, interval of issuance	TREND 30 мин. TREND 30 min.
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Individual consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, 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	Карты с прогнозами особых явлений погоды для низкого, среднего, высокого уровней, прогноза ветра и температуры для стандартных изобарических поверхностей (850-200гПа) Charts with forecasts of special weather phenomena for low, medium, high levels, forecast of wind and temperature for standard isobaric surfaces (850-200 hPa)
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Ставрополь-Подход, Вышка Stavropol-APP, TWR
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

URMT АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.  
URMT AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN), покрытие ВПП и КПП	Координаты порога ВПП	Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления 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
07	75°40' 68°	2600x48	PCN 29/R/B/X/T (смешанное/mixed) Asphalt-Concrete	45 06 22N 042 05 48E	THR 453.0 m
25	255°41.4' 248°	2600x48	PCN 29/R/B/X/T (смешанное/mixed) Asphalt-Concrete	45 06 43N 042 07 43E	THR 437.0 m
Уклон ВПП и КПП	КПП (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	Stopway (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2900x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2900x300	нет/NIL	нет/NIL

**URMT АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**URMT AD 2.13 DECLARED DISTANCES.**

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (m)	РДВ (м) TODA (m)	РДПВ (м) ASDA (m)	РПД (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
07	2600	3000	2600	2600	нет/NIL
25	2600	3000	2600	2600	нет/NIL

**URMT АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**URMT AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.**

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour BAR	VASIS (МЕНТ) PAPI VASIS (MENT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ, LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (m) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
07	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/3° 10'	нет NIL	нет NIL	2600m, 60m 2000m white last 600m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
25	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/2° 40'	нет NIL	нет NIL	2600m, 60m 2000m white last 600m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL

**URMT АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**  
**URMT AD 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.	Местоположения 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. Осевых нет Edge: all TWY, Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/15-45 сек Secondary power supply to all lighting at AD/15-45sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

## URMT AD 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.

## URMT AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation	H2 –450605N 0420605E 293°/600m от порога 07/from THR 07 H3 –450646N 0420706E 293°/600m от порога 07/from THR 07 – –
2.	Превышение TLOF/FATO elevation	453 м 453 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность, маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	H2 –Прямоугольник 20x20 м, асфальтобетон, PCN 40/F/D/Y/T Rectangle 20x20 m, Asphalt-Concrete, PCN 40/F/D/Y/T H3 –Прямоугольник 20x20 м, асфальтобетон, PCN 38/R/B//X/T Rectangle 20x20 m, Asphalt-Concrete, PCN 38/R/B//X/T
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	H2 –нет/NIL H3 –нет/NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	H2 –нет/NIL H3 –нет/NIL

## URMT AD 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.

## URMT AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Ставрополь диспетчерский район/Stavropol CTA 453700N 0414800E – 452600N 0423400E – 452200N 0423900E – 450000N 0424600E – 444900N 0422500E – 445300N 0415600E – 451200N 0412800E – 452100N 0412900E – 453700N 0414800E Ставрополь диспетчерская зона/Stavropol CTR Окружность радиусом 20 км с центром/A circle radius of 20 km centred at 450633N 0420645E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Ставрополь диспетчерский район/Stavropol CTA: выше/above 300m AGL до/up to FL 160 Ставрополь диспетчерская зона/Stavropol CTR: от земли/ from GND до/up to FL 070
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Ставрополь-Подход рус., англ. Stavropol-Approach RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(900) м –/(900) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

## URMT AD 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.

## URMT AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Подход APP	Ставрополь-Подход Stavropol-Approach	120.300 124.000	к/с H24	Доп. вып. функции КРУГА Additionally serves as KRUG
Вышка TWR	Ставрополь-Вышка Stavropol-Tower	120.900 124.000	к/с H24	Доп. вып. функции РУЛЕНИЯ Additionally serves as TAXIING
ATIS	Ставрополь-АТИС Stavropol-ATIS	128.825 RUS 134.200 ENG	к/с H24	

УРМТ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
URMT AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of supported OPS	Обозначения  ID	Частота  Frequency	Часы работы  Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME  Elevation of DME transmitting antenna	Примечания  Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 07 ИЛС КАТ I (+8°В/-) LOC 07 ИЛС КАТ I (+8°Е/-)	ИОП  ИОП	110.5	ПП НО	450652.9N 0420834.3E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 07 GP 07		329.6	ПП НО	450619.7N 0420603.6E		3°10', RDH 16.3 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 07 LOM 07	ОП ОП	730	к/с Н24	450551.6N 0420255.0E		248°MAG/3.90 km to RWY07 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 07 LMM 07	О О	358	к/с Н24	450615.0N 0420504.2E		248°MAG/1.00 km to RWY07 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 25 ИЛС КАТ I (+8°В/-) LOC 25 ИЛС КАТ I (+8°Е/-)	ИКТ  ИКТ	110.7	ПП НО	450615.2N 0420505.7E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 25 GP 25		330.2	ПП НО	450635.6N 0420731.6E		2°40', RDH 17.5 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 25 LOM 25	КТ КТ	730	к/с Н24	450717.7N 0421049.9E		068°MAG/4.20 km to RWY25 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 25 LMM 25	К К	358	к/с Н24	450653.3N 0420836.1E		068°MAG/1.20 km to RWY25 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой спецмашинами по установленным маршрутам руления.

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

Воздушные суда при рулении могут лидироваться автомашиной сопровождения по требованию экипажа.

Руление на участке от РД А до РД В осуществляется по магистральному маршруту М.

Руление на стоянке осуществляется по маршрутам 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

Руление ВС Ил-18, Ил-76, Ил-114, Ту-154, Ту-134, Ан-12, Як-42 по РД А и В осуществлять на пониженной скорости строго по оси руления.

Прибывающие ВС встречаются спецмашинами, в сопровождении которых рулят до указанной стоянки. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке. Руление на МС 2-6, 8-12 выполняется на тяге собственных двигателей.

**3. Зона стоянки для небольших ВС (авиация общего назначения).**

ВС общего назначения сопровождают спецмашинами на места стоянок, выделенных для них.

**4. Зона стоянки для вертолетов**

Н 2 – (450605N 0420605E) для вертолетов. Размер площадки 20x20м. Покрытие: асфальтобетон/смешанное. (PCN 40/F/D/Y/T).

Площадка пригодна в светлое время суток для взлета и посадки «по вертолетному» вертолетов Ми-8, Ка-32 и Ка-26.

Н 3 – (450646N 0420706E) для взлета и посадки вертолетов 2 ОАО ФСБ России. Площадка расположена на РД М. Размер площадки 20x20м.

Покрытие: асфальтобетон/смешанное. (PCN 32/R/B/X/T). Площадка пригодна для взлета и посадки «по вертолетному» вертолетов всех типов в любое время суток.

Также для взлета и посадки вертолетов используются площадки на РД М на траверзе МС 8 и около РД С.

Руление и перемещение вертолетов от площадки к месту стоянки выполняются согласно требованию РЛЭ и других документов, регламентирующих летную работу.

**5. Перрон. Руление в зимних условиях.**

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь спецмашины сопровождения может быть запрошена через диспетчера Вышки.

**6. Ограничения при рулении.**

Руление ВС 1 класса по маршруту М выполняется только при отсутствии ВС на стоянках 4 и 8.

**УРМТ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ****1. Общие положения**

1.1. Всем ВС необходимо производить взлет по методике со следующими параметрами:

- после взлета и уборки шасси выполнять набор высоты на постоянной скорости  $V_2+20$  км/ч;
- механизация во взлетном положении;

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing by special tow tractors along the established taxi routes.

**2. Taxiing into and out of stands.**

During taxiing the aircraft can be escorted by "Follow-me" vehicle by the request of the flight crew.

Taxiing on the segment from TWY A to TWY B shall be carried out along the main TWY M.

Taxiing into stands shall be carried out along taxi routes 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

Taxiing of Il-18, Il-76, Il-114, Tu-154, Tu-134, An-12, Yak-42 ACFT along TWY A and B shall be carried out at reduced speed strictly along taxi guide line.

Arriving aircraft shall be met and escorted by special "Follow-me" vehicles to the designated stands. Taxiing and towing shall be carried out along the established marking. Taxiing into stands 2-6, 8-12 shall be carried out under own engines power.

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

General aviation aircraft shall be escorted by special "Follow-me" vehicles onto designated stands.

**4. Parking area for helicopters.**

Н 2 – (450605N 0420605E) for helicopters. Helipad dimensions 20x20m. The pavement: asphalt-concrete/mixed (PCN 40/F/D/Y/T).

The helipad is available for vertical take-off and landing of Mi-8, Ka-32 and Ka-26 helicopters during daylight hours.

Н 3 – (450646N 0420706E) for take-off and landing of helicopters of the Federal Security Service of Russia. The helipad is located on TWY M, dimensions 20x20 m.

Pavement: asphalt-concrete/mixed (PCN 32/R/B/X/T). The helipad is available for vertical take-off and landing of helicopters of all types at any time.

Sites on TWY M abeam stand 8 and near TWY C are also AVBL for take-off and landing of HEL.

Helicopters taxiing and movement from the helipad to stands shall be carried out according to the Aeroplane Flight Manual and other documents regulating the aerodrome operations.

**5. Apron. Taxiing during winter conditions.**

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

**6. Taxiing limitations.**

Taxiing of class 1 ACFT along Route M shall be carried out only when stands 4 and 8 are vacant.

**URMT AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE.****1. General.**

1.1. All aircraft shall carry out take-off according to the methods with the following parameters:

- after take-off and landing gear retraction climbing shall be carried out at constant speed of  $V_2+20$  km/h;
- wing devices shall be set into take-off position;

– дросселирование двигателей до минимально безопасного режима, обеспечивающего набор высоты с вертикальной скоростью  $V_y=3-4$  м/с, на высоте (400) – (450) м;

– переход к нормальному профилю полета и окончание зоны действия ограничений по шуму после набора высоты не менее (1000) м.

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

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

## 2. Ограничения.

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 взлета 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.

### Взлет с МК 248°

Всем ВС взлет с МК 248° производить с уменьшением шума на местности (согласно РЛЭ ВС).

При выходе в пункты REMEK, DIPOR, GIRTI, BUKOD, BEDAP NETMI, LEGNA, PARAT, PETUM, RUGIK выполнять правый разворот на удалении 6км от порога ВПП 07.

PETUM 3A – после взлета на высоте (300)м и выше правый разворот на МПУ 052° и с набором заданного эшелона следуют на ПОД PETUM.

PETUM 3B – после взлета и набора по прямой (150)м левый разворот на МПУ 075° и с набором заданного эшелона на ПОД BALOT, далее на ПОД PETUM.

REMEK 3 – после взлета на высоте (300)м и выше правый разворот на МПУ 024° и с набором заданного эшелона следуют на ПОД REMEK.

RUGIK 3A – после взлета и набора по прямой (150)м левый разворот на МПУ 123° и с набором заданного эшелона на ПОД RUGIK при обязательном радиолокационном контроле. Максимальное удаление ВС от порога ВПП не более 7км. При невозможности этого условия выход выполнять правым разворотом.

RUGIK 3B – после взлета и набора по прямой (300)м или выше правый разворот на МПУ 136° с набором высоты на ПОД RUGIK.

RUGIK 3V – по указанию диспетчера органа ОВД после взлета и набора по прямой (300)м или выше правый разворот с набором высоты. Отход от ДПРМ с МПУ 143° на ПОД RUGIK.

BUKOD 3A – после взлета и набора по прямой (150)м левый разворот на МПУ 136° на ПОД BUKOD при обязательном радиолокационном контроле. Максимальное удаление ВС от порога ВПП не более 7км. При невозможности этого условия выход выполнять правым разворотом.

BUKOD 3B – после взлета и набора по прямой (300)м или выше правый разворот на МПУ 151° с набором высоты на ПОД BUKOD.

– throttling back of engines to the minimum safe power, which provides climbing at the rate of climb  $V_y = 3-4$  m/s, shall be carried out at height (400) – (450) m;

– a change to the normal flight profile and termination of noise abatement procedures shall be carried out after climbing to height of not below (1000) m.

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

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

## 2. Restrictions.

Aircraft take-off with tail-wind subject to friction coefficient is allowed when this direction is optimal for noise abatement over the city or when upwind take-off does not provide safety or is prohibited. In this case tail-wind component shall comply with values established by the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

### Take-off on heading 248° MAG

All ACFT shall carry out take-off on heading 248° MAG with noise reduction over terrain (according to the Aeroplane Flight Manual).

When departing via REMEK, DIPOR, GIRTI, BUKOD, BEDAP NETMI, LEGNA, PARAT, PETUM, RUGIK carry out right turn at the distance of 6 km from RWY 07 threshold.

PETUM 3A – after take-off at height (300) m or above turn right onto track 052° MAG and proceed to CRP PETUM climbing to the assigned flight level.

PETUM 3B – after take-off and climbing straight ahead to (150) m turn left onto track 075° MAG and proceed to CRP BALOT climbing to the assigned flight level, then to CRP PETUM.

REMEK 3 - after take-off at height (300) m or above turn right onto track 024° MAG and proceed to CRP REMEK climbing to the assigned flight level.

RUGIK 3A – after take-off and climbing straight ahead to (150) m turn left onto track 123° MAG and proceed to CRP RUGIK climbing to the assigned flight level under mandatory radar control. Maximum distance between the ACFT and RWY threshold shall not be more than 7 km. If unable to meet this condition, carry out departure by right turn.

RUGIK 3B – after take-off and climbing straight ahead to (300) m or above turn right onto track 136° MAG climbing to CRP RUGIK.

RUGIK 3V – by ATC instruction after take-off and climbing straight ahead to (300) m or above turn right with climb. Proceed from LOM on track 143° MAG to CRP RUGIK.

BUKOD 3A – after take-off and climbing straight ahead to (150) m turn left onto track 136° MAG to CRP BUKOD under mandatory radar control. Maximum distance between the ACFT and RWY threshold shall not be more than 7 km. If unable to meet this condition, carry out departure by right turn.

BUKOD 3B – after take-off and climbing straight ahead to (300) m or above turn right onto track 151° MAG climbing to CRP BUKOD.

BUKOD 3V – по указанию диспетчера после взлета и набора по прямой (300)м или выше правый разворот с набором высоты. Отход от ДПРМ с МПУ 161° на ПОД BUKOD.

GIRTI 3A - после взлета и набора по прямой (150)м левый разворот на МПУ 104° на ПОД GIRTI при обязательном радиолокационном контроле. Максимальное удаление ВС от порога ВПП не более 7км. При невозможности этого условия выход выполнять правым разворотом.

GIRTI 3B - после взлета и набора по прямой (300)м или выше правый разворот на МПУ 118° с набором заданного эшелона на ПОД GIRTI.

GIRTI 3V - по указанию диспетчера после взлета и набора по прямой (300)м или выше правый разворот с набором высоты. Отход от ДПРМ с МПУ 122° на ПОД GIRTI.

DIPOR 3A - после взлета и набора по прямой (150)м левый разворот на МПУ 084° и с набором заданного эшелона ПОД DIPOR.

DIPOR 3B - после взлета и набора по прямой (300)м или выше правый разворот с набором высоты. Отход от ДПРМ с МПУ 092° с набором заданного эшелона на ПОД DIPOR.

BEDAP 3 - после взлета и набора по прямой (300)м или выше правый разворот на МПУ 193° с набором заданного эшелона ПОД BEDAP.

PARAT 3 - после взлета и набора по прямой (300)м или выше правый разворот на МПУ 330° и с набором заданного эшелона на ПОД PARAT.

NETMI 3 - после взлета и набора по прямой (300)м или выше правый разворот на МПУ 288° и с набором заданного эшелона на ПОД NETMI.

LEGNA 3 - после взлета и набора по прямой (300)м или выше правый разворот на МПУ 297° и с набором заданного эшелона на ПОД LEGNA.

#### **Взлет с МК 068°**

PETUM 1A – после взлета на высоте (200)м левый доворот на МПУ 040° и с набором заданного эшелона на ПОД PETUM.

PETUM 1B - после взлета на высоте (200)м правый разворот на МПУ 092° и с набором заданного эшелона на ПОД BALOT, далее на ПОД PETUM.

REMEK 1 – после взлета на высоте (200)м левый доворот на МПУ 003° и с набором заданного эшелона на ПОД REMEK.

RUGIK 1A - ВС после взлета и набора по прямой (200) м выполняют правый разворот на МПУ 143° и с набором заданного эшелона следуют на ПОД RUGIK

RUGIK 1B - по указанию диспетчера органа ОВД после взлета и набора по прямой (200)м левый разворот с набором высоты. Отход от ДПРМ с МПУ 127° на ПОД RUGIK.

BUKOD 1A - после взлета и набора по прямой (200)м правый разворот на МПУ 168° и с набором заданного эшелона на ПОД BUKOD.

BUKOD 1B - по указанию диспетчера после взлета и набора по прямой (200)м левый разворот с набором высоты. Отход от ДПРМ с МПУ 141° на ПОД BUKOD.

GIRTI 1A – после взлета и набора по прямой (200)м правый разворот на МПУ 121° и с набором заданного эшелона на ПОД GIRTI.

BUKOD 3V - by ATC instruction after take-off and climbing straight ahead to (300)m or above turn right with climb. Proceed from LOM on track 161° MAG to CRP BUKOD.

GIRTI 3A - after take-off and climbing straight ahead to (150)m turn left onto track 104° MAG to CRP GIRTI under mandatory radar control. Maximum distance between the ACFT and RWY threshold shall not be more than 7 km. If unable to meet this condition, carry out departure by right turn.

GIRTI 3B - after take-off and climbing straight ahead to (300)m or above turn right onto track 118° MAG climbing to the assigned flight level to CRP GIRTI.

GIRTI 3V - by ATC instruction after take-off and climbing straight ahead to (300)m or above turn right with climb. Proceed from LOM on track 122° MAG to CRP GIRTI.

DIPOR 3A - after take-off and climbing straight ahead to (150)m turn left onto track 084° MAG and proceed to CRP DIPOR climbing to the assigned flight level.

DIPOR 3B - after take-off and climbing straight ahead to (300)m or above turn right with climb. Proceed from LOM on track 092° MAG climbing to the assigned flight level to CRP DIPOR.

BEDAP 3 - after take-off and climbing straight ahead to (300)m or above turn right onto track 193° MAG climbing to the assigned flight level to CRP BEDAP.

PARAT 3 - after take-off and climbing straight ahead to (300)m or above turn right onto track 330° MAG and proceed to CRP PARAT climbing to the assigned flight level.

NETMI 3 - after take-off and climbing straight ahead to (300)m or above turn right onto track 288° MAG and proceed to CRP NETMI climbing to the assigned flight level.

LEGNA 3 - after take-off and climbing straight ahead to (300)m or above turn right onto track 297° MAG and proceed to CRP LEGNA climbing to the assigned flight level.

#### **Take-off on heading 068° MAG**

PETUM 1A - after take-off at height (200)m turn left onto track 040° MAG and proceed to CRP PETUM climbing to the assigned flight level.

PETUM 1B - after take-off at height (200)m turn right onto track 092° MAG and proceed to CRP BALOT climbing to the assigned flight level, then to CRP PETUM.

REMEK 1 - after take-off at height (200)m turn left onto track 003° MAG and proceed to CRP REMEK climbing to the assigned flight level.

RUGIK 1A - after take-off and climbing straight ahead to (200)m turn right onto track 143° MAG and proceed to CRP RUGIK climbing to the assigned flight level.

RUGIK 1B - by ATC instruction after take-off and climbing straight ahead to (200)m turn left with climbing. Proceed from LOM on track 127° MAG to CRP RUGIK.

BUKOD 1A - after take-off and climbing straight ahead to (200)m turn right onto track 168° MAG and proceed to CRP BUKOD climbing to the assigned flight level.

BUKOD 1B - by ATC instruction after take-off and climbing straight ahead to (200)m turn left with climb. Proceed from LOM on track 141° MAG to CRP BUKOD.

GIRTI 1A – after take-off and climbing straight ahead to (200)m turn right onto track 121° MAG and proceed to CRP GIRTI climbing to the assigned flight level.

GIRTI 1B – по указанию диспетчера после взлета и набора по прямой (200)м левый разворот с набором высоты. Отход от ДПРМ с МПУ 107° на ПОД GIRTI.

DIPOR 1 – после взлета и набора по прямой (200)м правый разворот на МПУ 095° и с набором заданного эшелона на ПОД DIPOR.

BEDAP 1 – после взлета и набора по прямой (200)м левый разворот на ДПРМ, далее с МПУ 189° с набором заданного эшелона на ПОД BEDAP.

PARAT 1 – после взлета и набора по прямой (200)м левый разворот на МПУ 307° с набором заданного эшелона на ПОД PARAT.

NETMI 1 – после взлета и набора по прямой (200)м левый разворот на МПУ 270° и с набором заданного эшелона на ПОД NETMI.

LEGNA 1 – после взлета и набора по прямой (200)м левый разворот на МПУ 278° и с набором заданного эшелона на ПОД LEGNA.

## УРМТ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

### Общие положения.

Если не получено соответствующее разрешение органов ОВД аэропорта Ставрополь, полеты в районе аэропорта 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 зоне ожидания над аэродромом Ставрополь. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

GIRTI 1B – by ATC instruction after take-off and climbing straight ahead to (200)m turn left with climb. Proceed from LOM on track 107° MAG to CRP GIRTI.

DIPOR 1 – after take-off and climbing straight ahead to (200)m turn right onto track 095° MAG and proceed to CRP DIPOR climbing to the assigned flight level.

BEDAP 1 - after take-off and climbing straight ahead to (200)m turn left to LOM, then proceed to CRP BEDAP on track 189° MAG climbing to the assigned flight level.

PARAT 1 - after take-off and climbing straight ahead to (200)m turn left onto track 307° MAG and proceed to CRP PARAT climbing to the assigned flight level.

NETMI 1 - after take-off and climbing straight ahead to (200)m turn left onto track 270° MAG and proceed to CRP NETMI climbing to the assigned flight level.

LEGNA 1 - after take-off and climbing straight ahead to (200)m turn left onto track 278° MAG and proceed to CRP LEGNA climbing to the assigned flight level.

## URMT AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

### General.

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

### Procedures for IFR flights within CTA.

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

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

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

**Радиолокационные процедуры в районе аэродрома.**

Радиолокационное наведение в районе аэродрома 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 районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по РЛС.

**Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.**

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

**Потеря (отказ) 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.

При потере радиосвязи после входа в район аэродрома Ставрополь экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД, в направлении на ДПРМ. После выхода на ДПРМ на заданном эшелоне, экипаж ВС вписывается в схему прямоугольного маршрута и после прохода ДПРМ через 30 сек. выполняет снижение по схеме прямоугольного маршрута, заход на посадку и посадку. Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия. При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200)м связь с «Ставрополь-Вышка» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Ставрополь.

При необходимости по решению командира воздушного судна ВС может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты), если КВС принял решение следовать на аэродром назначения, то он обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне) до выхода из района аэродрома и после выхода набрать назначенный эшелон (в соответствии с FPL, RPL).

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

**Radar procedures within CTA.**

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

Radar vectoring charts are not published. Radar control in CTA over aircraft flights is provided by radar station.

**Surveillance radar approach (SRA).**

SRA procedures are not applied.

**Radio communication failure.**

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

In case of radio communication failure after the entry into Stavropol CTA the crew (pilot) shall continue to proceed towards LOM at last assigned flight level cleared by ATC unit controller. The crew after passing LOM at assigned level shall join the rectangular traffic pattern and 30 seconds later after crossing LOM shall carry out descending in accordance with rectangular traffic pattern and approach-to-land. Landing shall be carried out not later than 30 minutes after the estimated time of arrival (ETA). In case of radio communication failure after take-off (if at height (200) m communication with "Stavropol-Tower" is not established) the pilot-in-command shall continue to climb to aerodrome traffic circuit height and proceed in accordance with instrument approach procedure, then land at Stavropol aerodrome depending on meteorological conditions and aircraft landing weight.

If deemed necessary, the pilot-in-command may decide to proceed along the route to alternate aerodrome indicated in the flight plan without radio communication at one of flight levels FL140, FL150 or FL240, FL250 assigned for flights without radio communication depending on flight direction.

In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude), if the pilot-in-command has decided to proceed to the destination aerodrome, he must proceed at altitude (flight level) last assigned by the controller till exit from CTA and after exit shall climb to assigned flight level (according to FPL, RPL).

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

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома планируемой посадки и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета. Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком установленным для данного навигационного средства. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

#### **Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома.**

а) для соответствующего полета представляется план полета;

б) разрешение органа ОВД запрашивается у АДП;

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

д) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;

е) осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте до входа в контролируемую зону. Правила визуальных полетов предусматривают выдерживание установленных интервалов между воздушными судами без изменения заданной высоты (эшелона) путем визуального наблюдения экипажами за полетами воздушных судов, а при полетах на высотах ниже нижнего эшелона, кроме того, выдерживание истинной безопасной высоты путем визуального наблюдения за впереди расположенной местностью и обхода препятствий, выдерживание установленного маршрута (схемы полета) с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств.

#### **URMT АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

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

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

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

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

#### **VFR flights procedures within CTA.**

а) Flight plan shall be submitted for specified flight;

б) clearance for the flight shall be obtained from aerodrome control tower;

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

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

е) two-way radio communication shall be maintained on established frequency before the aircraft enters the controlled area. Visual flight rules provide for maintaining of established separation intervals between aircraft without change of assigned altitude (flight level) by means of crews visual observation of other aircraft flights and besides, during flights at altitudes below lower flight level, for maintaining of true safe altitude by means of ahead terrain visual observation and for avoiding artificial obstacles, as well as for adherence to established route (flight pattern) by means of visual orientation and by using available navigation facilities.

#### **URMT AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.**

The ornithological situation in the vicinity of aerodrome is conditioned by seasonal and daily birds migration. The majority of birds migrate at heights from 100 up to 600 m AGL. Some birds varieties migrate at heights up to 3000 m.

The most hazardous are morning, evening and seasonal birds migrations. As a rule there are large birds concentrations during the hours of darkness when the danger of aircraft collision with birds increases. RWY overflying by birds occurs in the morning from the South-East to the North-West and backward in the evening.

If it is impossible to provide landing safety, the controller directs aircraft to the alternate aerodrome.