

**УППП АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.**  
**URRR AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.**

**УППП РОСТОВ-НА-ДОНУ**  
**URRR ROSTOV-NA-DONU**

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на AD ARP coordinates and site at AD	471530с 0394905в. В центре ВПП. 471530N 0394905E. In the centre of RWY.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	Восточная окраина г. Ростова-на-Дону, 8 км от центра города East outskirts of Rostov-na-Donu, 8 km from the centre of the city
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	85 м/25.8°C 85 m/25.8°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	7В(2011)/+5.8' 7E(2011)/+5.8'
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону», Россия, 344009, г. Ростов-на-Дону, пр. Шолохова, 270/1 Open joint stock company "Rostov-na-Donu Airport", 270/1, Prospekt Sholokhova, Rostov-na-Donu, 344009, Russia Тел./Tel: (863) 254-88-01, 276-88-10, 276-78-38 Факс/Fax: (863) 276-80-00 AFS: УПППАПДУ/URRRAPDU E-mail: gendir@aeroport-rostov.ru
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system

**УППП АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.**  
**URRR 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 ОБД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	УВД ATC	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. ИВПП 04/22 закрыта: 0430–0630 ежедневно, кроме сб, вс и праздничных дней. Прием и выпуск ВС в период закрытия по согласованию. RWY 04/22 is closed between 0430–0630 daily, except SAT, SUN and HOL. ACFT arrival and departure during closure period are by prior coordination. 3. Тм= UTC+4час. LT= UTC+4HR

**URRP AD 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**  
**URRR AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-20 TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/MS-20
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	Текущий ремонт в АТБ. Current repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**URRP AD 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**URRR AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Имеется. AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеется. AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобусы, такси, троллейбус. Buses, taxi, trolleybuses.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, медсанчасть; служба скорой помощи, больницы в г. Ростов-на-Дону. Aidpost at Airport Terminal, rest room, medical-sanitary department; ambulance service, hospitals in Rostov-na-Donu.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются. AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**URRP AD 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.**  
**URRR 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

**URRP AD 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**URRR 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 AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Stand: 1-9 – цементобетон/ Cement-Concrete, PCN 33/R/C/X/T 10-41 – цементобетон/ Cement-Concrete, PCN 32/R/C/W/T 44-60 – цементобетон/ Cement-Concrete, PCN 45/R/C/X/T 80-84 – цементобетон/ Cement-Concrete, PCN 33/R/C/W/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A, F, M – 21 м, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 33/R/C/W/T B – 18 м, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 32/R/C/X/T C – 18 м, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 33/R/C/W/T D – 22.5 м, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 33/R/C/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высот- меров Altimeter checkpoint location and elevation	Место ожидания ВС/Holding position: на РД А/on TWY А – 72 м; на РД В/on TWY В – 83 м; на РД С/on TWY С – 80 м; на РД D/on TWY D – 85 м
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УРРР АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ**  
**МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**  
**URRR 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 dock- ing/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign 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 у ВПП, на всех РД осевые линии РД, рулежные огни. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, runway-holding positions, taxiway centre lines on all taxiways, taxiway edge lights.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УРРР АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.  
URRR 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	
04/Подх/АРСН 22/Взл/ТКОФ	Деревья Trees	80 m	4714.8N 03947.9E	Антенна Antenna	82 m *	4713.5N 03946.1E	* - маркировано * - marked/LGTD
	Деревья Trees	84 m	4714.7N 03948.0E	Антенна Antenna	138 m *	4717.5N 03952.0E	
	Деревья Trees	84 m	4714.7N 03947.9E	Труба Chimney	119 m *	4714.4N 03946.3E	
	Деревья Trees	86 m	4714.8N 03947.8E	Труба Chimney	112 m *	4714.4N 03946.2E	
	Деревья Trees	84 m	4714.7N 03949.9E	Антенна Antenna	130 m	4713.6N 03944.7E	
	Деревья Trees	82 m	4714.7N 03947.8E	Вышка Tower	280 m *	4712.8N 03940.7E	
	Антенна Antenna	72 m *	4714.8N 03948.0E	Труба Chimney	130 m *	4714.0N 03944.2E	
	Мачта Mast	116 m *	4713.9N 03946.2 E	Труба Chimney	214 m *	4713.0N 03934.8E	
	22/Подх/АРСН 04/Взл/ТКОФ	Антенна Antenna	100 m *	4716.3N 03950.3E	Труба Chimney	259 m *	
Деревья Trees		118 m	4716.7N 03950.6E	Труба Chimney	124 m *	4715.3N 03940.9E	
Деревья Trees		123 m	4716.8N 03951.5E	Антенна Antenna	151 m *	4713.6N 03944.8E	
Деревья Trees		127 m	4716.9N 03951.4E	Вышка Tower	231 m *	4735.1N 03940.6E	
Деревья Trees		132 m	4717.0N 03951.4E	Вышка Tower	153 m *	4658.0N 04002.1E	
Деревья Trees		134 m	4717.0N 03951.3E	Вышка Tower	123 m *	4653.0N 03946.6E	
Деревья Trees		136 m	4717.1N 03951.2E	Башня Tower	78 m *	4715.1N 03948.2E	
Мачта Mast		150 m *	4717.2N 03951.3E	Антенна Antenna	114 m *	4713.9N 03946.2E	
				Труба Chimney	123 m *	4714.0N 03946.0E	
				Труба Chimney	156 m *	4715.2N 03945.0E	
				Антенна Antenna	112 m *	4716.3N 03949.9E	
				Мачта Mast	150 m *	4717.2N 03951.3E	
				Мачта Mast	176 m *	4719.9N 03959.9E	
				Антенна Antenna	163 m *	4716.1N 03951.8E	
				Мачта Mast	146 m *	4714.3N 03949.5E	
				Антенна Antenna	102 m *	4715.2N 03949.1E	
				Мачта Mast	120 m *	4714.2N 03948.7E	
				Мачта Mast	276 m *	4712.8N 03940.7E	
				Мачта Mast	157 m *	4714.3N 03944.2E	
				Труба Chimney	214 m *	4713.0N 03934.8E	
				Труба Chimney	157 m *	4715.3N 03945.5E	
				Осветительная мачта Lighting mast	101 m *	4715.6N 03948.9E	
				Мачта Mast	158 m *	4717.0N 03948.6E	
			Антенна Antenna	146 m *	4714.6N 03949.9E		

**УРРР АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**  
**URRR AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Ростов-на-Дону, тел. (863) 276-78-25 Rostov-na-Donu, tel. (863) 276-78-25
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	Ростов-на-Дону 6, 24 часа Rostov-na-Donu 6, 24 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация. Personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ. Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U <sub>85</sub> -U <sub>2</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>2</sub> , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МРЛ WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Подход, Круг, Посадка, Старт, РДЦ APP, Radar, TWR, ACC.
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

**УРРР АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**URRR AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
04	045°37' 038°	2501x45	PCN 33/R/C/W/T Reinforced Concrete	471501.31N 0394822.28E — —	THR 72.2 m
22	225°37' 218°	2501x45	PCN 33/R/C/W/T Reinforced Concrete	471557.96N 0394947.27E — —	THR 85.4 m
Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY -SWY	Размеры ВПП и концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (m)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (m)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (m)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2801x300	есть/AVBL	Прием ВС с ACN более 33 по предварительному согласованию
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2801x300	есть/AVBL	Arrival of ACFT with ACN more than 33 – by prior coordination Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УРРР АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**URRR AD 2.13 DECLARED DISTANCES.**

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (m)	РДВ (м) TODA (m)	РДПВ (м) ASDA (m)	РГД (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
04	2501	2901	2501	2501	нет/NIL
04 от РДВ / from TWY B	1400	1800	1400	–	нет/NIL
22	2501	2901	2501	2501	нет/NIL
22 от РДС / from TWY C	2000	2400	2000	–	нет/NIL
от РД В / from TWY B	1100	1500	1100	–	нет/NIL

**УРРР АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**URRR 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 WBAR	VASIS (МЕНТ) 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
04	HIALS CAT II 900 m	зеленые green	PAPI left/2° 40'	886 м	2500m, 15m 1600m white next 600m red/white last 295m red	2500m, 60m 1900m white, last 594 m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
22	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/2° 40'	нет NIL	2500m, 15m 1600m white next 600m red/white last 295m red	2500m, 60m 1900m white, last 590 m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

**УРРР АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**  
**URRR 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/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

YPPP АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
URRR AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	471507.00N 0394830.00E, ВПП 04/22/RWY 04/22 –
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	73.1 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	100x45 m, армобетон/Reinforced-Concrete, PCN 33/R/C/W/T не маркирован/not marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	посадка от 225°/218° до 045°/038° landing from 225°/218° to 045°/038° взлет от 045°/038° до 225°/218° take-off from 045°/038° to 225°/218°
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	Установлен ограничительный сектор, вход в который запрещён в пределах AzM 218°-038° для взлета/посадки The limiting sector is established the entry into which is not allowed within AzM 218°-038° MAG for take-off/landing

YPPP АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
URRR AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Ростов-на-Дону узловой диспетчерский район / Rostov-na-Donu TMA: 483800N 0404259E – 480200N 0403041E – 473100N 0411759E – 471200N 0405600E – 470600N 0401400E – 470300N 0400800E – 465300N 0395200E – 464800N 0390759E – 470300N 0384959E – 465800N 0382059E – 470714N 0381406E далее по госгранице до / then along the state border to 483820N 0394101E – 483800N 0404259E Ростов-на-Дону диспетчерский район / Rostov-na-Donu CTA: 481142N 0395636E – 480900N 0400300E – 480200N 0403036E – 473100N 0411754E – 465906N 0410530E – 463507N 0403934E – 462154N 0395912E – 462236N 0393324E – 463254N 0390042E – 465248N 0384524E – 465830N 0382030E – 470714N 0381406E далее по госгранице до / then along the state border to 481142N 0395636E Ростов-на-Дону диспетчерская зона / Rostov-na-Donu CTR: 472730N 0400730E – 472200N 0401100E – 465918N 0400136E – 465422N 0394656E – 470058N 0391352E – 470748N 0391440E – 471050N 0392035E – 470857N 0393000E – 471549N 0393955E – 471935N 0395031E – 472757N 0400140E – 472730N 0400730E Исключая диспетчерские зоны аэродромов Ростов-на-Дону (Северный) и Азов / Except Rostov-na-Donu (Severny) and Azov CTR.
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Ростов-на-Дону узловой диспетчерский район / Rostov-na-Donu TMA: Выше / above 300 AGL – FL400 Ростов-на-Дону диспетчерский район: выше 300 AGL – FL180. Rostov-na-Donu CTA: above 300 AGL – FL180. Ростов-на-Дону диспетчерская зона: от земли – FL050. Rostov-na-Donu CTR: GND – FL050
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс А, С Class A, C.
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Ростов-Подход рус., англ. Rostov-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

УРРР АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.  
URRR AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500	к/с H24	Emergency frequency
		124.000	к/с H24	Reserve frequency
Подход APP	Ростов-Подход Rostov-Approach	128.200  (Reserve 127.100)	к/с H24	
Старт TWR	Ростов-Старт Rostov-Start	119.700	к/с H24	
Руление GND	Ростов-Руление Rostov-Taxiing	119.000	к/с H24	
Круг Radar	Ростов-Круг Rostov-Radar	121.200	к/с H24	
Посадка TWR	Ростов-Посадка Rostov-Tower	119.700	к/с H24	
АТИС ATIS	Ростов-АТИС Rostov-ATIS	121.700	к/с H24	На русском языке In Russian
		132.400	к/с H24	На английском языке In English
Транзит Transit	Ростов-Транзит Rostov-Transit	118.000	к/с H24	На русском языке In Russian
	Ростов-Транзит 2 Rostov-Transit 2	131.875	к/с H24	На русском языке In Russian



УРРР АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
URRR AD 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	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVORDME	РНД RND	114.7		47 15 07.5N 039 48 47.9E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 04 ИЛС кат. II (7°В /-) LOC 04 ILS CAT II (7°E /-)	ИРН IRN	110.5	к/с H24	4716.3N 03950.3E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 04 GP 04		329.6	к/с H24	4715.1N 03948.6E		2°40', RDH 16.7 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 04 LOM 04	РН RN	320	к/с H24	47 13 30N 039 46 05E		218°MAG/4.03 km to RWY 04 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 04 LMM 04	Н N	659	к/с H24	47 14 39N 039 47 50E		218°MAG/0.98 km to RWY 04 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 22 ИЛС КАТ 1 (7°В /-) LOC 22 ILS CAT I (7°E /-)	ИРВ IRW	110.3	к/с H24	4714.7N 03948.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 22 GP 22		335.0	к/с H24	4715.7N 03949.6E		2°40', RDH 17.1 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 22 LOM 22	РВ RW	320	к/с H24	47 17 30N 039 52 05E		038°MAG/4.05 km to RWY 22 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 22 LMM 22	В W	659	к/с H24	47 16 26N 039 50 23E		038°MAG/1.04 km to RWY 22 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецмашинами. Руление и буксировка производятся по установленной схеме руления по осевым линиям желтого цвета.

Руление производится по указанию диспетчера руления. Скорость руления выбирает командир ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ для данного ВС. Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, а за безопасность руления - лицо, руководящее рулением на порученном участке.

На всех стоянках перрона разрешено выполнять запуск и опробование на режиме «малый газ» по запросу у диспетчера руления с учетом дополнительных мер безопасности, но не более 2 мин. Если требуется большее время, то используются специальные «газовочные» стоянки.

Для взлета и посадки вертолетов всех типов при установленном минимуме определена вертолетная площадка в начале ИВПП 04.

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

Руление по перрону и РД осуществляется за машиной сопровождения в случаях:

- метеорологической видимости менее 400 м;
- затруднения определения осевой линии руления ВС на перроне и РД из-за наличия осадков в виде снега, слякоти и т.п.;
- по требованию экипажа.

На любом этапе руления и в любых метеоусловиях КВС может потребовать машину сопровождения.

Руление ночью, а также днем при видимости 2000 метров и менее осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами. Проблесковые маяки днем и ночью должны быть включены от запуска двигателей и до их остановки.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер руления на частоте 119,0 МГц. Без разрешения диспетчера руления и постоянной двусторонней связи - руление и буксировка запрещаются.

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

Воздушные суда общего назначения сопровождают спецмашиной на места стоянок, выделенных для них.

**4. Зона стоянки для вертолетов.**

Вертолетные стоянки 50-59 расположены в юго-западной части перрона.

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

Осевая линия руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны спецмашины сопровождения может быть запрошена через диспетчера руления.

**6. Ограничения при рулении.**

1. Руление ВС по РД В, С, М и на перроне выполняется по оси руления на минимально допустимых скоростях.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and towing by special vehicles. Taxiing and towing shall be carried out according to the established taxi pattern along yellow centre lines.

Taxiing shall be carried out by Ground controller's instruction. The speed of taxiing shall be selected by the pilot-in-command depending on TWY condition, presence of obstacles, aircraft mass, wind mode and visibility conditions. In all cases the speed of taxiing shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft. The responsibility for the observance of taxiing rules rests with the pilot-in-command and for the safety of taxiing – a person guiding taxiing on the segment assigned to him.

It is allowed to start and run up engines at idle power on all stands of the apron by request to Ground controller taking additional safety measures but not more than for 2 minutes. If more time is required then special stands for run-up shall be used.

The helipad at the beginning of RWY 04 is designated for take-off and landing of all helicopter types according to the established WX minimum.

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

Taxiing along apron and TWY after "Follow-me" vehicle shall be carried out in the following cases:

- meteorological visibility is less than 400m;
- difficulties in determination of taxi guide lines on apron and TWY due to presence of deposits in the form of snow, slush, etc.;
- by crew's request.

A pilot-in-command can request a "Follow-me" vehicle at any stage of taxiing and under any meteorological conditions.

Taxiing at night and also in the daytime when visibility is 2000 m or less shall be carried out with aeronautical lights switched on. Flashing beacons shall be switched on in the daytime and at night from the moment of engines start-up till shutdown.

Ground controller shall control the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 119.0 MHz. Taxiing and towing are prohibited without permission of Ground controller and steady two-way radio communication.

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

General aviation aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicles to stands designated for them.

**4. Parking area for helicopters.**

Stands for helicopters 50-59 are located in the south-western part of the apron.

**5. Apron – taxiing during winter conditions.**

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

**6. Taxiing – limitations.**

1. Taxiing of aircraft along TWY В, С, М and along the apron shall be carried out along TWY centre line at a minimum speed.

2. Руление ВС с четырьмя двигателями по РД В осуществляется на двух внутренних двигателях.

3. Руление ВС с размахом крыла более 38.6м или диаметром несущего винта более 26м :

- a) по перрону на участках от МС 3 до РД В, по РД М, по РД С, от РД М до РД D между МС 1 и МС 44 при занятой любой из них, запрещено;
- b) выруливание: - на ВПП 04 выполняется по РД А;  
- на ВПП 22 по маршруту: РД А, ВПП, РД С, РД D, ВПП или с разворотом на 180° на ВПП;
- c) заруливание: - после посадки на ВПП 22 по РД А;  
- после посадки на ВПП 04 разворот на 180° или после освобождения ВПП 04 занять ВПП 22 по РД С или РД D, освободить ВПП 22 по РД А.

#### **7. Процедуры, применяемые в условиях ограниченной видимости для полетов по I и II категориям.**

Руление по перрону и по РД осуществляется за машиной сопровождения в случаях:

- метеорологической видимости менее 400 м;
- затруднения определения осевой линии руления ВС на перроне и РД из-за наличия осадков в виде снега, слякоти и т.п.

Руление ВС для взлета осуществляется за машиной сопровождения от места стоянки до линии предварительного старта.

После посадки машина сопровождения начинает сопровождение ВС после пересечения им критической зоны ILS на РД до занятия места стоянки.

Процедуры применяются при RVR менее 550 м. Для полетов по «Категории II» используется ИВПП 04 (метеоминимум: ВПП менее 60 м, но не менее 30 м, RVR м не менее 350 м).

#### **Прибытие.**

После посадки по «Категории II» пилоты обязаны сообщить об освобождении ВПП и критической зоны ИЛС по пересечению линии огней (слева и справа на РД В, РД С, РД D по два красных и одному синему). Прибывающие ВС встречаются машиной сопровождения на РД В, РД С, РД D, в сопровождении которой рулят до указанного им МС. Для ВС установлены стандартные маршруты руления после посадки: по РД А, РД В, РД С, РД D, РД F, РД М - МС.

#### **Запуск и руление.**

Экипажам (пилотам) запрашивать разрешение на запуск двигателей по готовности к запуску, указывая номер МС. Разрешение на буксировку или выруливание с МС запрашивается по готовности ВС выполнить это незамедлительно. По завершении буксировки и запуска двигателей пилот запрашивает разрешение у диспетчера руления о начале руления. Руление ВС выполняется за машиной сопровождения до линии предварительного старта на РД А, РД D независимо от места стоянки ВС.

#### **Вылет.**

Экипажи запрашивают у диспетчера службы движения разрешения на занятие исполнительного старта. Пересекать линию предварительного старта (критическую зону), обозначенную линией огней (слева и справа от РД двух красных и одного синего) без разрешения диспетчера службы движения – ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

2. Taxiing of four-engined aircraft along TWY B shall be carried out under two inner engines.

3. Taxiing of aircraft with a wingspan of more than 38.6m and diameter of the main rotor of more than 26m:

- a) along the apron on segments from stand 3 to TWY B, along TWY M, along TWY C, from TWY M to TWY D between stand 1 and stand 44 when either of them is occupied, is prohibited;
- b) taxiing: - onto RWY 04 shall be carried out along TWY A;  
- onto RWY 22 - along the route: TWY A, RWY, TWY C, TWY D, RWY or by making 180-degree turn on the RWY;
- c) taxiing: - after landing on RWY 22 shall be carried out along TWY A;  
- after landing on RWY 04 make a 180-degree turn or after the vacation of RWY 04 occupy RWY 22 via TWY C or TWY D, vacate RWY 22 via TWY A.

#### **7. Procedures applied in low visibility conditions for CAT I and II operations.**

Taxiing along the apron and TWY shall be carried out after the "Follow-me" vehicle in cases when:

- meteorological visibility is less than 400m;
- it is difficult to determine the taxi guide line on the apron and TWY due to the presence of such precipitation as snow, slush, etc.

Taxiing of aircraft for take-off shall be carried out after the "Follow-me" vehicle from the aircraft stand to the runway-holding position line.

After landing the "Follow-me" vehicle shall commence escorting the aircraft after its crossing the ILS critical area on TWY till parking on aircraft stand.

The procedures are applied when RVR is less than 550 m. RWY 04 is AVBL for CAT II operations (DH is less than 60 m but not less than 30 m, RVR is not less than 350 m).

#### **Arrival.**

After CAT II landing the pilots must report vacation of the RWY and ILS critical area on crossing bar of lights (two red and one blue lights to the left and right of TWY B, TWY C, TWY D). Arriving ACFT shall be met by "Follow-me" vehicle on TWY B, TWY C, TWY D and escorted to aircraft stands assigned to them. Standard taxi routes after landing are established for ACFT as follows: along TWY A, TWY B, TWY C, TWY D, TWY F, TWY M - aircraft stand.

#### **Start-up and taxiing.**

The crews (pilots) shall request engines start-up clearance indicating the aircraft stand number when they are ready for start-up. Clearance for towing or taxiing out of stand shall be requested when the aircraft is ready to carry out it immediately. When towing and engines start-up are completed, the pilot shall request taxi clearance from Ground controller. The ACFT taxiing shall be carried out after the "Follow-me" vehicle to the runway-holding position on TWY A, TWY D regardless of the aircraft stand.

#### **Departure.**

The crews shall request ATC clearance to line-up. It is PROHIBITED to cross the runway-holding position line (critical area) marked by bar of lights (two red and one blue lights to the left and right of TWY) without ATC controller's clearance.

**УРРР 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 Эксплуатационные приемы снижения шума обязательны только с МКвзл=218°, на этапе взлета и набора высот выполняются экипажами всех воздушных судов.

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

1.3 Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае:

- отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна;
- сдвига ветра;
- умеренной болтанки;
- обледенения.

**2. Ограничения.**

2.1 Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра разрешается производить при соответствии величины ее скорости нормам, установленным РЛЭ каждого типа ВС.

2.2 При выполнении процедуры взлета с МК=038° и выходе из района аэроузла через ПОД BEREГ (47 34 24N 040 01 57E), после набора по прямой (700) м выполняется левый разворот на ПОД BEREГ с градиентом набора не менее 4,1% до пролета ПОД BEREГ.

2.3 При выполнении процедуры взлета с МК=218° и выходе из района аэроузла через ПОД SLAVА (47 30 29N 039 50 08E), после набора по прямой (250) м выполняется левый разворот с радиусом не менее 2.7 км на ДПРМ, с градиентом набора не менее 7.7% до пролета ДПРМ.

2.4 При взлете с МК=218° и выходе из района аэроузла правым разворотом после набора по прямой (550) м выполняется правый разворот с радиусом не менее 4.9 км.

**3. Специальные процедуры с МКвзл.218°**

1. На этапе выполнения взлета и набора высоты (450) м.

- взлетный режим работы двигателей;
- закрылки во взлетном положении;
- набор высоты со скоростью  $V_2 + 20 \div 40$  км/ч;
- с высоты (200) м разворот ВС производится с креном 25°.

2. На высоте (450) м:

- при сохранении положительной вертикальной скорости набора уменьшить режим работы двигателей до номинального значения.

3. С высоты (450) м до высоты (900) м:

**URRR 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 phase.

**Part I****NOISE ABATEMENT PROCEDURES  
DURING TAKE-OFF AND  
CLIMBING PHASE****1. General provisions.**

1.1 Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be executed by crews of all aircraft during take-off on heading 218°MAG.

1.2 Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of the 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;
- wind shear;
- moderate turbulence;
- icing.

**2. Restrictions.**

2.1 Take-off of aircraft with a tail-wind component is allowed to carry out when the speed value of a tail-wind component corresponds to the norms established in the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft type.

2.2 For take-off procedure on heading 038°MAG and exit from aerodrome terminal area via CRP BEREГ (47 34 24N 040 01 57E) after climbing straight ahead to (700) m left turn shall be executed towards CRP BEREГ with climb gradient not less than 4.1% till crossing CRP BEREГ.

2.3 For take-off procedure on heading 218°MAG and exit from aerodrome terminal area via CRP SLAVА (47 30 29N 039 50 08E) after climbing straight ahead to (250) m left turn shall be executed towards LOM with radius not less than 2.7 km, with climb gradient not less than 7.7% till crossing LOM.

2.4 For take-off procedure on heading 218°MAG and exit from aerodrome terminal area via right turn after climbing straight ahead to (550) m right turn shall be executed with radius not less than 4.9 km.

**3. Special procedures on take-off heading 218°MAG.**

1. During the phase of take-off and climbing to (450) m:

- the engines shall be set into take-off power;
- flaps shall be set into take-off position;
- climbing shall be executed at IAS  $V_2 + 20 \div 40$  km/h;
- at (200) m or above aircraft shall turn with a 25° bank.

2. At (450) m:

- engines power shall be reduced to a rated power while positive rate of climb is maintained.

3. At a height from (450) m to (900) m:

- набор производить на скорости  $V_2 + 20 \pm 40$  км/ч.  
4. На высоте (900) м: разогнать скорость ВС до скорости уборки механизации; убрать механизацию, дальнейший набор высоты (эшелона) производить на скорости, рекомендованной РЛЭ.

Примечание: с 2300 и до 0700 местного времени (МСК) при наличии соответствующих метеорологических условий и воздушной обстановки взлет ВС производить с ВПП 04, а посадку на ВПП 22.

## 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.

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 КВС может отклониться от положений п. 2.1, изложенных ниже, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

#### 2. Ограничения

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

2.2 С 2300 до 0700 МСК при наличии соответствующих метеорологических условий и воздушной обстановки посадка ВС производится на ВПП 22.

2.3 Посадку воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра разрешается производить при соответствии величины ее скорости нормам, установленным РЛЭ каждого типа ВС.

#### УРРР АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Отступлений от требований и правил полетов, действующих на территории России нет. Особенностью выполнения полетов в районе аэродрома Ростов-на-Дону является очень близкое расположение города Ростов-на-Дону, а также вхождение в аэроузлы аэродромов ведомственной авиации. Работа этих аэродромов влияет на выбор схем выхода, подхода и захода на посадку.

Для обеспечения возможности регулирования очередности захода на посадку установлено семь зон ожидания:

- Зона 1 над ДПРМ с МКпос. = 038°, полет производится по правой схеме типа ипподром. Нижний эшелон в зоне ожидания (ЗО) FL050, верхний FL180.

- Зона 2 над ДПРМ с МКпос.=218°, полет производится по левой схеме типа ипподром. Нижний эшелон в зоне ожидания FL120, верхний FL180.

- Зона 3 над ОПРС Самбек с МПУ входа 097°, нижний эшелон в ЗО FL070 - верхний FL180.

- Зона 4 над ОПРС Красный Сулин с МПУ входа 165°, нижний эшелон в ЗО – FL080 - верхний FL180.

- Зона 5 над ОПРС Багаевский с МПУ входа 235°, нижний эшелон в ЗО – FL050 - верхний FL180.

- Зона 6 над ОПРС Манычский с МПУ входа 329°, нижний эшелон в ЗО – FL050 - верхний FL180.

- climbing shall be executed at IAS of  $V_2+20\pm 40$  km/h.

4. At (900) m: aircraft shall accelerate to IAS of wing devices retraction; wing devices shall be retracted; further climbing shall be carried out at a speed recommended in the Aeroplane Flight Manual.

Note: Between 2300-0700 local time (Moscow time), when appropriate meteorological and air conditions are available, take-off of aircraft shall be carried out from RWY 04 and landing of aircraft shall be carried out on RWY 22.

## 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.

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 the pilot-in-command's request deviate from the provisions of para 2.1 given below, if it deemed necessary for safety reasons.

#### 2. Restrictions.

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

2.2 Between 2300-0700 Moscow time when appropriate meteorological and air conditions are available landing of aircraft shall be carried out on RWY 22.

2.3 Landing of aircraft with a tail-wind component is allowed to carry out when the speed value of a tail-wind component corresponds to the norms established in the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

#### URRR AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

There are no deviations from the requirements and flight rules valid on the territory of Russia. The peculiarity of flight operations in the vicinity of the aerodrome is a very close location of Rostov-na-Donu city and also aerodromes of other than civil aviation located in the vicinity of the aerodrome. The operation of these aerodromes influence the choice of departure, arrival and approach procedures.

Seven holding areas are established to enable the control of approach sequence:

- Holding area 1 over RWY 04 LOM, race-track pattern, right turns. Lower flight level is FL050, upper flight level is FL180.

- Holding area 2 over RWY 22 LOM, race-track pattern, left turns. Lower flight level is FL120, upper flight level is FL180.

- Holding area 3 over Sambek NDB, inbound track 097°, the lower holding flight level is FL070, the upper – FL180.

- Holding area 4 over Krasny Sulin NDB, inbound track 165°, the lower holding flight level is FL080, the upper - FL180.

- Holding area 5 over Bagayevskiy NDB, inbound track 235°, the lower holding flight level is FL050, the upper - FL180.

- Holding area 6 over Manychskiy NDB, inbound track 329°, the lower holding flight level is FL050, the upper – FL180.

- Зона 7 над ПОД SOKOL с МПУ входа 312°, нижний эшелон в ЗО – FL050, верхний – FL180.

В ЗО 2, 4, 5 круг полетов левый, в ЗО 1, 3, 6, 7 круг полетов правый.

В целях регулирования интервалов между ВС разрешается диспетчеру службы движения задавать режим поступательных и (или) вертикальных скоростей в допустимых РЛЭ для данного ВС пределах.

#### **Радиолокационные процедуры.**

Радиолокационное наведение в районе аэроузла и аэродромов осуществляется АС УВД тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением ВС.

На предпосадочной прямой в секторе  $\pm 15^\circ$  относительно осей ВПП с расстояния 20 км от их торцов радиолокационный контроль осуществляется при помощи радиолокаторов днем и ночью при высоте нижней границы облаков, равной (или меньшей) установленной высоте полета по кругу и (или) видимости менее 5000 м.

#### **Радиолокационные процедуры в районе аэроузла.**

Радиолокационное векторение применяется для обеспечения эшелонирования и регулирования очередности захода на посадку.

В случае радиолокационного векторения для захода на посадку будет задана серия курсов для вывода воздушного судна на конечный участок схемы захода на посадку. Последний курс выведет воздушное судно на конечный участок схемы захода на посадку под углом не более  $45^\circ$  и как минимум за 2 км до ТВГ.

Когда заход по ИЛС//ОСП/ОПРС разрешен при радиолокационном векторении, воздушное судно должно выдерживать последний заданный курс до начала разворота для выхода на конечный участок схемы захода на посадку. После ухода с последнего заданного курса экипаж принимает на себя ответственность за навигацию с докладом о выходе на посадочный курс.

Слив топлива и сброс грузов производится:

- с МКПос. =  $038^\circ$  от начала второго разворота до траверза ДПРМ RN;
- с МКПос. =  $218^\circ$  от траверза ДПРМ RW до выхода из третьего разворота.

#### **Процедуры выхода при потере (отказе) радиосвязи.**

1. При потере радиосвязи (если на высоте (200) м связь с Ростов-Круг не установлена) КВС после взлета:

- ВПП 04 набирая высоту (600) м выполняет заход и посадку на ВПП 04;
- ВПП 22, набирая FL050, следует по схеме ухода на второй круг в зону ожидания над ОПРС Багаевский 1175 ВА, после пролета ОПРС Багаевский 1175 ВА выполняет заход и посадку на ВПП 22.

2. Если на аэродроме Ростов-на-Дону произвести посадку не позволяет посадочный вес, то КВС (пилот) должен выработать (слить) топливо в зонах слива топлива и сброса груза:

- при рабочей ВПП 04 в зоне ожидания над ДПРМ RN с момента выхода из первого до выхода из второго спаренного разворота;

- Holding area 7 over CRP SOKOL, inbound track 312° MAG, the lower holding flight level is FL050, the upper – FL180.

Holding areas 2, 4, 5 are left-hand and holding areas 1, 3, 6, 7 are right-hand.

For the purpose of regulation of intervals between aircraft the ATC controller is allowed to select the mode of forward and (or) vertical speeds within the limits permissible by the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

#### **Radar procedures.**

Radar vectoring in TMA and aerodrome areas is executed by ATC automated system of the ATS unit which provides a direct control over the aircraft movement.

On final in sector  $\pm 15^\circ$  relative to RWY centre line at a distance of 20 km from RWY thresholds radar control shall be provided by precision approach radars (PAR) in the daytime and at night when cloud ceiling is equal (or less) to the established aerodrome traffic circuit height and (or) visibility is less than 5000 m.

#### **Radar procedures within TMA.**

Radar vectoring shall be used for providing separation and approach sequencing.

In case of radar vectoring for approach a series of headings shall be issued to vector the aircraft to the final approach track. The last vector shall lead the aircraft to the final approach track at an angle of  $45^\circ$  degrees or less and at least 2 km before FAP.

When ILS/2NDB/NDB approach has been cleared under radar vectoring the aircraft shall maintain the last assigned course until start of turn onto the final approach track. After leaving the last assigned course the flight crew shall accept a responsibility for navigation with a report about intercepting the final approach track.

Fuel jettisoning and cargo dropping shall be fulfilled:

- on landing heading  $038^\circ$  MAG from the beginning of the downwind turn up to abeam LOM RN;
- on landing heading  $218^\circ$  MAG from abeam LOM RW up to termination of base turn.

#### **SID procedures in case of radio communication failure.**

1. In case of radio communication failure after take-off (if at (200) m communication with Rostov-Radar is not established), a pilot-in-command shall:

- when RWY 04 is in use, execute the approach-to-land procedure climbing to (600) m and land on RWY 04;
- when RWY 22 is in use, execute the missed approach climbing to FL050 and proceed to the holding area over Bagayevskiy NDB 1175 BA, after passing Bagayevskiy NDB 1175 BA execute the approach-to-land procedure on RWY 22.

2. If landing cannot be executed at Rostov-na-Donu aerodrome due to landing weight, a pilot-in-command (a pilot) shall jettison fuel in the following fuel jettisoning and cargo dropping areas:

- when RWY 04 is in use - in the holding area over LOM RN from the moment of coming out of the first turn till the moment of coming out of the second 180-degree turn;

- при рабочей ВПП 22 в зоне ожидания над ОПРС Багаевский 1175 ВА с момента выхода из первого до выхода из второго спаренного разворота.

3. В случаях, когда произвести посадку на аэродроме Ростов-на-Дону не предоставляется возможным (по метеорологическим условиям, посадочному весу ВС и др.) КВС (пилот) после ухода на второй круг может продолжить полет до аэродрома назначения или запасной, используя стандартные маршруты выхода:

- KL 1A, KA 1A, ER 1A при рабочей ВПП 04;
- DR 2D, KA 2A, ER 2A при рабочей ВПП 22.

#### **Процедуры подхода при потере (отказе) радиосвязи.**

В случае потери (отказе) радиосвязи экипаж (пилот) следует на эшелоне, выданном органом ОВД, или на последнем заданном эшелоне по воздушным трассам в зону ожидания над ОПРС Багаевский 1175 ВА. В расчетное время начинается снижение в зоне ожидания до FL100 и начинается заход на посадку от ОПРС Багаевский 1175 ВА по стандартному маршруту прибытия KA 04A или KA 22A.

В случаях, когда производится посадка на аэродроме Ростов-на-Дону не предоставляется возможным (по метеорологическим условиям или другим причинам), КВС (пилот) после ухода на второй круг может продолжить полет до запасного аэродрома, используя стандартные маршруты выхода KL 1A, KA 1A, ER 1A при рабочей ВПП 04 или DR 2D, KA 2A, ER 2A при рабочей ВПП 22.

#### **УРРР АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома имеет характерные особенности связанные с рельефом местности, близостью Азовского моря, наличием большого количества рек, искусственных водохранилищ, озер, что создает благоприятные условия для гнездования и остановок во время сезонных миграций многих водоплавающих и других видов птиц.

В районе аэродрома перелеты птиц проходят в течение круглого года. Сезонные миграции проходят в весенний (третья декада февраля - вторая декада мая) и осенний (сентябрь - декабрь) периоды. Генеральное направление миграции весной - север, северо-восток, осенью - юг, юго-запад. С октября к сезонным миграциям добавляются суточные перелеты стай грачей и галок, зимующих в г. Ростов-на-Дону. Утренний перелет начинается с рассвета и заканчивается в 0930 утра. Вечерний - с 1600 до поздних сумерек.

Наиболее птицепасными периодами на аэродроме являются:

- июнь-июль - время вылета молодняка;
- сентябрь-ноябрь - время массовой миграции.

Экипаж ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливает осмотрительность и действует по указанию РПА. Для отпугивания птиц экипажи ВС перед взлетом или после четвертого разворота включают посадочные фары.

- when RWY 22 is in use - in the holding area over Bagayevskiy NDB 1175 BA from the moment of coming out of the first turn till the moment of coming out of the second 180-degree turn.

3. In cases when landing at Rostov-na-Donu aerodrome is not possible (due to meteorological conditions, aircraft landing weight, etc.) a pilot-in-command (a pilot) can continue the flight to the destination or alternate aerodrome after executing the missed approach using the following SID routes:

- KL 1A, KA 1A, ER 1A when RWY 04 is in use;
- DR 2D, KA 2A, ER 2A when RWY 22 is in use.

#### **STAR procedures in case of radio communication failure.**

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall proceed at flight level issued by ATS unit or at last assigned flight level along the ATS routes to the holding area over Bagayevskiy NDB 1175 BA. At the estimated time the crew shall commence descending in the holding area to flight level FL100 and execute the approach procedure from Bagayevskiy NDB 1175 BA along STAR route KA 04A or KA 22A.

In cases when landing at Rostov-na-Donu aerodrome is not possible (due to meteorological conditions or other reasons) a pilot-in-command (a pilot) can continue the flight to the alternate aerodrome after executing the missed approach using SID routes KL 1A, KA 1A, ER 1A when RWY 04 is in use or SID routes DR 2D, KA 2A, ER 2A when RWY 22 is in use.

#### **URRR AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.**

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome has specific features connected with terrain relief, the proximity of the Sea of Azov, the existence of a great number of rivers, artificial water reservoirs, lakes which create favourable conditions for nesting and stopping during seasonal migrations of many water and other kinds of birds.

Migrations of birds in the vicinity of the aerodrome take place during the whole year. Seasonal migrations take place in spring (the third ten-day period of February - the second ten-day period of May) and autumn (September-December) periods. The main direction of the migration in spring is to the North, North-East; in autumn - to the South, South-West. From October seasonal migrations are added by daily migrations of flocks of rooks and jackdaws passing the winter in Rostov-na-Donu city. Morning migration begins from dawn and ends at 0930 (local time) in the morning. Evening migration lasts from 1600 (local time) till late twilight.

The most dangerous periods concerning birds are:

- June-July - the time of flying out of young growth;
- September-November - the time of mass migration.

On receiving the information about the dangerous ornithological situation the crew shall keep a good lookout and follow the instructions of the aerodrome operations duty manager. For frightening away of birds the crews shall switch on landing lights before take-off and after turn on final.