

УРВИ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
URWI AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРВИ ЭЛИСТА
URWI ELISTA

УРВИ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URWI AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	462229с 0441926в в центре ВПП. 462229N 0441926E in the centre of RWY.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	8 км С г. Элиста. 8 km N of Elista city
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	153.0 м/24.0°C 153.0 m/24.0°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	ОАО «Аэропорт Элиста», Россия, 358006, Республика Калмыкия, г. Элиста, аэропорт Open joint stock company "Elista Airport", Airport, Elista, Republic of Kalmykia, 358006, Russia Тел./Tel: (84722) 2-99-47 Факс/Fax: (84722) 2-99-47 AFS: УРВИАПДУ/URWIAPDU
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

УРВИ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URWI 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	По необходимости НО
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	0300-1700
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	0500-1400
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	0400-1300
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	0300-1700
7.	ОВД ATS	0400-1700
8.	Заправка топливом Fuelling	0400-1300
9.	Обслуживание Handling	0400-1300
10.	Безопасность Security	0400-1300
11.	Противообледенение De-icing	0400-1300
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: ВТ, ЧТ, ВС 0800–1300 AD OPR HR: TUE, THU, SUN 0800–1300 ПТ / FRI 1300–1700 Прием вне регламента осуществляется по предварительному согласованию Arrival of ACFT outside the aerodrome operational hours shall be carried out by prior coordination. 2. Тм= UTC+4час. LT= UTC+4HR

УРВИ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URWI 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, МС-8П TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/ MS-20, 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

УРВИ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
URWI AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в городе. Hotel in the city.
2.	Рестораны Restaurants	нет NIL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Такси. Taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Элиста. Aidpost at Airport Terminal, ambulance service, hospitals in the city of Elista.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВИ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
URWI AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 6 H24, CAT 6
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

УРВИ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
URWI 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 section AD 1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Асфальтобетон/ Asphalt-Concrete, PCN 24/R/B/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A – 23 m, Асфальтобетон/ Asphalt-Concrete, PCN 39/F/D/X/T 2 – 20 m, грунт/Grass, AUW 8 KG/CM ² .
3.	Местоположение и превышение мест проверки высо- томеров 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

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового зна- чения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, 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

УРВИ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
URWI 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	
Смотри раздел AD 2.1 URWI карты. See AD 2.1 URWI charts.							

УРВИ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
URWI AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦГ Элиста Elista aeronautical meteorological station (civil)
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	0300-1600
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМЦГ Элиста 9, 24 часа Elista aeronautical meteorological station (civil) 9, 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 3 час TREND 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация Briefing, personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Русский. Charts, AD forecasts texts. RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Бланки АВ-11, АВ-5, АВ-5А, карты ветра и температуры по высотам, карты АКП, предупреждение по аэродрому вылета, маршрутам и районам полетов, информации SIGMET, донесений с борта ВС S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Элиста-Вышка, АТИС Elista TWR, ATIS
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРВИ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URWI 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
09	097.77° 090°	3200x45	PCN 38/F/D/X/T Asphalt-Concrete	462235.6N 0441811.8E - -	THR 148.1 m
27	277.77° 270°	3200x45	PCN 38/F/D/X/T Asphalt-Concrete	462221.6N 0442040.1E - -	THR 147.5 m
Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY -SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x160	3500x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
See AOC type A	нет/NIL	150x160	3500x300	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system

УРВИ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.

URWI AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (m)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (m)	Располагаемая посадочная дис- танция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
09	3200	3350	3200	3200	нет/NIL
27	3200	3350	3200	3200	нет/NIL

УРВИ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.

URWI AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближения APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления TDZ, LGT LEN	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет огра- нительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (m) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09	HIALS 900 m	зеленые green -	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	3200m, 60m 2600m white last 600m yellow, LIL	красные red -	нет NIL	нет NIL
27	HIALS 900 m	зеленые green -	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	3200m, 60m 2600m white last 600m yellow, LIL	красные red -	нет NIL	нет NIL

УРВИ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.

URWI AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местопо- ложение 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	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД Осевые: нет Edge: all TWY Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключе- ния Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 12сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 12 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВИ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URWI AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	Центр ВПП (КТА) — Centre of RWY (ARP) —
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	147.9 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 45x400м, асфальтобетон, PCN 38/F/D/X/T, не маркирован Rectangle 45x400m, Asphalt-Concrete, PCN 38/F/D/X/T, not marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	98°/90°, 278°/270°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distances available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРВИ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URWI AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Элиста диспетчерский район/Elista CTA 465628N 0442109E – 462424N 0452930E – 460000N 0450000E – 455436N 0450242E – 453859N 0445155E – 460011N 0434018E – 461536N 0431524E – 463836N 0431618E – 470200N 0434424E – 465628N 0442109E Элиста диспетчерская зона/Elista CTR: Окружность радиусом 20км с центром 462229N 0441926E A circle radius of 20km centred at 462229N 0441926E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Элиста диспетчерский район / Elista CTA Выше 300м AGL до FL200 / above 300m AGL – FL200 Элиста диспетчерская зона / Elista CTR От земли до FL60 / GND – FL60
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Элиста-Вышка рус., англ. Elista-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(600) м –/(600) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРВИ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URWI 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
Вышка/РЛ/АРП TWR/RSR/VDF	Элиста-Вышка Elista-Tower	124.200 123.400R	ПП HS	нет NIL
АТИС ATIS	Элиста-АТИС Elista-ATIS	126.400	ПП HS	рус., англ. RUS, ENG
	Элиста-Земля Elista-Ground	119.000	ПП HS	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске рус., англ. Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing RUS, ENG

УРВИ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URWI 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
VORDME (8°В/-)	ЕЛИ	117.65	ПП	462219.0N	161.1 m	Система координат ПЗ-90.02
VORDME (8°Е/-)	ЕЛИ		HS	0442117.8E		PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 09 NDB/MKR 09	СА SA	311	ПП HS	462248.5N 0441609.8E		270°MAG/2.685 km to RWY 09 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРВИ 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 маркировке.

На стоянках перрона разрешено выполнять поочередный запуск и опробование двигателей на режимах «малый газ» по запросу диспетчера старта с учетом дополнительных мер безопасности.

Зона приземления и отрыва для вертолетов всех типов при установленном минимуме определена на центре ВПП.

2. Руление на места стоянки и с них.

Прибывающие ВС встречаются техником АТБ на указанной стоянке.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер старта. Без разрешения диспетчера старта руление и буксировка запрещаются.

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

Воздушные суда общего назначения встречаются техником АТБ на местах стоянок, выделенных для них.

4. Зона стоянки для вертолетов.

Вертолетная площадка расположена на грунте севернее перрона. Размер 150x200м.

Для размещения вертолетов определены стоянки 21, 22.

5. Перрон. Руление в зимних условиях.

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

6. Ограничение при рулении.

Руление Ан-12 по РД А только на тяге внутренних двигателей.

Руление ВС типа Ту-134 производить строго по оси РД на минимальной скорости.

Заруливание на МС 2 только через МС 3.

Стоянка Ил-76 на грунтовой площадке обозначена треугольником с размерами 650x800x650м.

УРВИ 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 на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов.

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

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

URWI AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.

1. Airport regulations.

Movement of aircraft about the aerodrome is carried out under own engines power and by special tow tractors towing. Taxiing and towing are carried out along the established marking.

By turns engines start-up and running on idle thrust are permitted on apron stands on request to tower controller taking additional safety measures.

TLOF for all helicopter types according to the established WX minimum is defined in the centre of RWY.

2. Taxiing into and out of stands.

Arriving aircraft are met by marshaller at designated stand.

Movement of aircraft about the aerodrome is controlled by tower controller. Taxiing and towing are prohibited without tower controller's clearance.

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

General aviation aircraft are met by marshaller at designated stands.

4. Parking area for helicopters.

The helipad is located on grass part to the north of the apron. Its dimensions are 150 x 200 m.

Stands 21, 22 are designated for parking of helicopters.

5. Apron. Taxiing under winter conditions.

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

6. Taxiing restrictions.

An-12 aircraft taxiing along TWY A is carried out under inner engines power only.

Tu-134 aircraft taxiing is carried out with strict adherence to TWY centre line marking at minimum speed.

Taxiing into stand 2 is carried out only via stand 3.

Il-76 aircraft stand on grass site is designated by triangle with dimensions 650 x 800 x 650 m.

URWI AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Indicated 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.

1.1. Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be carried out by crews of all aircraft.

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. Ограничения.

2.1. Взлет ВС с попутной составляющей скорости ветра до 5 м/сек разрешается производить при следующих условиях:

- ВПП сухая или влажная;
- $K_{сц} = 0,5$ и более;
- боковая составляющая ветра не более 5 м/сек.

2.2. Изменение направления полета (курса) ВС после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета (100) м относительно уровня аэродрома.

2.3. Выполнение разворота ВС с высоты полета (100)м до (200)м относительно уровня аэродрома производится с креном, не превышающим 15°.

2.4. Выполнение разворота ВС с высоты полета (200)м относительно уровня аэродрома производится с креном 25° или угловой скоростью разворота 3°/сек.

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

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

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

- ВС не достигнет высоты (300)м относительно уровня аэродрома;

- установленный стандартный режим мощности не позволит с максимальной сертифицированной взлетной массой поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 4% при скорости указанной выше в п.п. 2.5, 2.6;

- траектория взлета как при всех работающих двигателях, так и с учетом возможности отказа двигателя и периода времени, требуемого для развития полной мощности оставшимися двигателями, не обеспечивает пролет всех препятствий, находящихся под траекторией полета, с достаточным запасом.

3. Специальные процедуры взлета.

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

ЧАСТЬ II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения.

1.1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех ВС.

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

2. Ограничения

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

- а) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь и т.д. и коэффициент сцепления при этом равен 0,4 или меньше;

2. Restrictions.

2.1 Aircraft take-off with tail-wind component up to 5 m/sec is allowed under the following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.5 or more;
- cross-wind component is not more than 5 m/sec.

2.2 Aircraft flight course change after take-off is permitted only after reaching flight height (100) m above aerodrome level.

2.3 Aircraft turn at a height within the range of (100) – (200) m above aerodrome level shall be carried out with bank not more than 15°.

2.4 Aircraft turn at flight height (200) m above aerodrome level or above shall be carried out with bank 25° or with turn angular rate 3°/sec.

2.5 The minimum IAS of established climb shall not be less than $V_2 + 20$ km/h or less than that prescribed by the Airplane Flight Manual if it has greater value.

2.6 The maintainance of the minimum IAS of climb is not required if it brings to exceeding of the minimum permissible angle of attack.

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

- the aircraft reaches (300) m above aerodrome level;

- the established standard power mode enables with maximum certified take-off mass to maintain the established climb gradient of not less than 4% at a speed indicated in para 2.5, 2.6 above;

- take-off flight path provides overflying of all obstacles located under flight path with sufficient clearance both when all engines are operating normally and also taking into account possible engine failure and time period necessary for the rest engines to develop full power.

3. Special take-off procedures.

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

PART II

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE.

1. General.

1.1 Noise abatement procedures during approach phase shall be carried out by crews of all aircraft.

1.2 In case of unfavourable meteorological conditions, such as considerable speed wind, cumulo-nimbus clouds etc., in arrival and approach sectors, ATS unit at its own discretion or according to the pilot-in command request may deviate from provisions of para 2.1 given below if it deemed necessary for safety reason.

2. Restrictions.

2.1 The required shall not be observed noise abatement procedures over the overflown areas:

- а) if there are ice, slush, water or mud on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

b) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150м или горизонтальная видимость менее 2000м;

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

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

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

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

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

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

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

2.6. Посадку ВС с попутной составляющей скорости ветра до 5 м/сек разрешается производить при следующих условиях:

- ВПП сухая или влажная;
- $K_{sc} = 0.5$ и более;
- боковая составляющая скорости ветра не более 5 м/сек.

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

УРВИ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

Общие положения

Полеты в пределах диспетчерского района аэродрома Элиста осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

Процедуры полетов по ППП в диспетчерском 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 ВС 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.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера ОВД, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (КВС) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

b) under meteorological conditions when cloud ceiling is less than 150 m or horizontal visibility is less than 2000 m;

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

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

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

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

2.3 No noise abatement procedures shall envisage the exceeding of IAS of descent.

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

2.5 "Air-Ground" communication shall be reduced to the minimum in order not to distract the crew's attention while carrying out noise abatement procedures.

2.6 Landing with tail-wind component up to 5 m/s is allowed under the following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.5 or more;
- cross-wind component is not more than 5m/s.

2.7 Reverse thrust (except reverse idle thrust) shall be used only for safety reasons.

URWI AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General.

Flights within Elista CTA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

IFR flight procedures within CTA.

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and for assignment of safe flight level is imposed on the appropriate ATS units. Flight level change shall be made 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.

The change from IFR flight to VFR flight shall be carried out only by ATC controller permission, however it is prohibited for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to conduct VFR flights without the pilot's agreement.

Радиолокационные процедуры в диспетчерском районе аэродрома.

Радиолокационное наведение в диспетчерском районе аэродрома осуществляется тем органом ОВД (управления полётами), который осуществляет непосредственное управление движением ВС. Для регулирования потока движения ВС диспетчеры органов ОВД дают указание на занятие определенных эшелонов (относительно высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик ВС.

Потеря (отказ) радиосвязи.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200)м связь с «Элиста-Круг» не установлена) КВС продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости метеусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Элиста.

Если по каким-либо причинам КВС не может сразу произвести посадку на аэродроме Элиста (не позволяет посадочный вес, метеословия), то он должен выполнять предусмотренную для этого направления ВПП процедуру выхода на запасной аэродром, указанный в плане полета на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250, в зависимости от направления движения.

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

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, ВС следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж ВС 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 диспетчерском районе аэродрома.

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

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

УРВИ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для района аэродрома Элиста характерен перелет птиц через ИВПП. Вблизи ИВПП отдельные группы ворон могут появляться в течение всего светлого времени суток.

Radar procedures within CTA.

Radar vectoring in CTA shall be executed by ATS unit providing a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the ATS units controllers instruct 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.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure after take-off (if at height (200) m communication with "Elista-Krug" is not established) the pilot-in-command shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height and fly in accordance with instrument approach pattern and land at Elista aerodrome depending on meteorological conditions and aircraft landing weight.

If for any reasons the pilot-in-command cannot carry out landing at Elista aerodrome at once (due to aircraft landing weight or meteorological conditions), aircraft shall proceed via prescribed for specified RWY direction departure pattern to alternate aerodrome indicated in the flight plan 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 VFR flight, aircraft shall proceed to the aerodrome of first landing in accordance with the flight plan.

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 the assigned flight level till joining radio navigation aid of the flight 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 reference to instruments according to the procedure established for specified navigation aid. Landing if possible shall be carried out within 30 minutes after ETA.

VFR flights procedures within CTA.

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

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

URWI AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

RWY overflying by birds is the peculiarity of Elista aerodrome. Crows groups may appear in the vicinity of RWY during daylight hours.

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

В период максимальной активности птиц в районе аэродрома организуется визуальное и радиолокационное наблюдение за орнитологической обстановкой диспетчером старта.

Результат наблюдений диспетчер СДП докладывает руководителю полетов (РП), который принимает меры по отпугиванию птиц. В случае опасной орнитологической обстановки диспетчер:

- информирует экипажи о наличии птиц в секторе захода на посадку (взлета);
- сообщает экипажам данные о выполнении обхода скопления птиц в воздухе, разрешает (запрещает) посадку (взлет), направляет ВС в зону ожидания или на второй круг;
- при невозможности обеспечить безопасность посадки, направляет ВС на запасные аэродромы.

Экипаж ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, наблюдает за воздушной обстановкой, при необходимости выполняет маневр обхода опасной зоны скопления птиц и действует по указанию РП (диспетчера). Экипажи при обнаружении скопления птиц докладывают РП (диспетчеру) время наблюдения с указанием места, высоты и формы стаи, влияние их на выполнение полета.

If necessary, before aircraft take-off and approach, tower controller shall organize flare launching and crews shall switch on onboard landing lights.

During birds migration peak period the radar and visual observation of ornithological situation are organized in the vicinity of the aerodrome by tower controller.

The tower controller shall report observation results to the flight manager who takes measures on birds dissipation. In case of hazardous ornithological situation the controller shall:

- inform crews of birds activity in the approach (take-off) sector;
- inform crews how to avoid birds concentrations, clear (prohibit) landing (take-off), direct aircraft into the holding area or advise to carry out missed approach;
- direct aircraft to alternate aerodromes if it is impossible to provide landing safety.

Having obtained information about hazardous ornithological situation, the crew shall observe air traffic conditions, carry out hazardous birds concentration avoiding manoeuvre and operate according to the flight manager (controller) instruction. While detecting birds concentration, crews report observation time and location, flock height and form, its influence on flight to the flight manager (controller).