

УВПС АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
UWPS AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УВПС САРАНСК  
UWPS SARANSK

УВПС АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
UWPS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	540731с 0451246в. В центре ВПП 540731N 0451246E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	3 км ЮВ г. Саранск 3 KM SE of Saransk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	709 фт/ 216 м/ 27°С 709 FT/ 216 M/ 27°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	7 м 7 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	12°В (2022)/ 6.4°В 12°E (2022)/ 6.4°E
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	АО «Международный аэропорт Саранск», 430018, Россия, Республика Мордовия, г. Саранск, аэропорт. Joint-stock company «Saransk International Airport», Airport, Saransk, Republic of Mordoviya, 430018, Russia. Тел./Tel.: (8342) 462-301, 462-443, 462-377 Факс/Fax: (8342) 462-301 E-mail: info@aviamordovia.ru AFTN: УВПСАПДУ/UWPSAPDU УВПСППЬ/УWPSPPXX УВПСЫДЫЬ/UWPSYDYX
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УВПС АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
UWPS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0530-1400; СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0530-1400; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	нет NIL
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
9.	Обслуживание Handling	нет NIL
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: Согласно действующему NOTAM. AD OPR HR according to NOTAM in force. 2. Запасным обеспечивает в период регламента. Прием, выпуск самолетов, выполняющих чартерные рейсы, по запросу не позднее, чем за сутки до планируемого полета. AD is AVBL as ALTN within AD OPR HR. Arrival, departure of charter flights are provided on request not less than 24 hours before the planned flight. 3. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн Facilities for handling of cargo up to 5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 TS-1
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются, 2 автомобиля для противообледенительной обработки ВС AVBL, two de-icing vehicles
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	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УВПС АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.**  
**UWPS AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в городе Hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Аэроэкспресс, автобус, такси Aeroexpress, bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, скорая помощь, больница в г. Саранск Medical post in the airport Terminal, ambulance service, hospital in Saransk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 5 CAT 5
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1 очередь: ВПП, РД, перрон, КРМ и ГРМ. 2 очередь: летная полоса на ширину 10 м от границ ВПП, РД. 3 очередь: внутриаэропортовые дороги. 1. RWY; TWY; apron; LOC and GP areas. 2. RWY strip to a width of 10 M from RWY edges; TWY. 3. Inner airport roads.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

**УВПС АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.**  
**UWPS AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.**

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	МС / Stands: 1-12 – армобетон / Reinforced Concrete, PCN 41/R/B/W/T 13-17 – армобетон / Reinforced Concrete, PCN 47/R/C/W/T
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: А, В – 21 М, армобетон / Reinforced Concrete, PCN 45/R/B/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Номера и границы МС, линии руления на РД и МС, знаки мест остановки ВС на МС. Визуальных средств управления рулением нет. Stand identification (number) and stand safety lines, TWY centre lines, stands taxi guide lines and ACFT stop lines. Taxi guidance visual aids - NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	На ВПП: маркировка порога ВПП, осевой линии, цифрового значения МПУ, зон приземления, отметок фиксированного расстояния, краев ВПП. На РД А, В: маркировка линий руления, мест ожидания и пересечения. RWY marking: THR, centre line, landing magnetic track value, TDZ, fixed distances, RWY edges. On TWY A, B: centre line, holding positions and intersections.
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	нет NIL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УВПС АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**  
**UWPS AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.**

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", АИП России  
See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia

**УВПС АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**  
**UWPS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦГ Саранск Saransk Aeronautical Meteorological Station (Civil)
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМЦГ Саранск, 9 часов, каждые 3 часа Saransk Aeronautical Meteorological Station (Civil), 9 HR, every 3 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	30 минут и при выпуске специальных сводок 30 MIN and in addition to special reports issued
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Устная консультация по запросу экипажа Oral consultation upon request of the flight crew
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Карты особых явлений погоды, карты температуры и ветра по высотам, TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, предупреждение по аэродрому, предупреждение о сдвиге ветра. Рус SIGWX forecast charts; upper wind and upper-air temperature forecast charts; TAF; GAMET; METAR; SPECI; SIGMET; AIRMET; AIREP; AD warnings; wind shear warnings. RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Кольцевые карты погоды, карты высоты тропопавзы, карты максимального ветра, снимки ИСЗ, прогноз траектории смещения радиозонда, донесения с борта ВС, информация метеостанций «штормового кольца», предупреждения по аэродрому вылета, предупреждения о сдвиге ветра, SIGMET, AIRMET, AIREP Surface weather maps; tropopause maps (height, jet core); maximum wind speed forecast charts; satellite images; radiosonde (weather balloon) trajectories forecast charts; air-reports; information from storm ring observatories; warnings for aerodrome of departure; wind shear warnings; SIGMET, AIRMET, AIREP
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МетАвиаБрифинг, web-ГИС "МЕТЕОРАД", UNIMAS, многофункциональный метеорологический комплекс «МИТРА», аэродромная метеорологическая информационно-измерительная система АМИС-РФ MetAviaBriefing, web-GIS "METEORAD", UniMAS, Multifunctional Meteorological Information Transmission System "MITRA", Aerodrome Meteorological Information System (AMIS-RF)
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

**УВПС АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**UWPS AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП	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 BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
02	032°56'36" 021°	2802x42	PCN 44/R/C/X/T Mixed	540652.84N 0451203.71E 540808.88N 0451327.63E 6.9 M	THR 709 FT/216 M
20	212°57'44" 201°	2802x42	PCN 44/R/C/X/T Mixed	540808.88N 0451327.63E 540652.84N 0451203.71E 6.9 M	THR 650 FT/198.2 M TDZ 668 FT/203.6 M

Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой по- лосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры лётной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY-SWY	SWY dimensions(M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3102x300	нет/NIL	Имеется	Система координат ПЗ-90.11
See AOC type A	нет/NIL	300x150	3102x300	нет/NIL	AVBL	PZ-90.11 coordinate system

**УВПС АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**UWPS AD 2.13 DECLARED DISTANCES.**

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция перванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
02	2802	3202	2802	2802	нет/NIL
20	2802	3102	2802	2802	нет/NIL
From TWY B	2224	2524	2224	–	нет/NIL

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

Обо- значе- ние ВПП	Тип, протя- женность и сила света огней прибли- жения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны приземле- ния	Протяжен- ность, интер- валы уста- новки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интер- валы уста- новки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет Ограничи- тельных огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов	Протя- женность и цвет огней концевой полосы торможе- ния	Приме- чания
RWY designa- tor	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LENS, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Re- marks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
02	SALS 840 M LIL	зеленые green	PAPI left/3.0°	нет NIL	нет NIL	2802 M, 60 M white, last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
20	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3.0°	нет NIL	нет NIL	2802 M, 60 M white, last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

**УВПС АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**  
**UWPS 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.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение 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, синие. Осевые: нет. TWY edge lights: on all TWY, blue. TWY centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется/ 9 сек. AVBL/ 9 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УВПС АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
UWPS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	нет NIL
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/ффт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
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	нет NIL

УВПС АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
UWPS AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Саранск диспетчерская зона / Saransk CTR: Окружность радиусом 40 км с центром / circle radius of 40 KM centered at 540731N 0451245E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Саранск диспетчерская зона / Saransk CTR: от земли до FL070/GND – FL070
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Саранск-Вышка рус, англ Saransk-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	3000 фт / - 3000 FT / -
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВПС АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.  
UWPS 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
Вышка TWR	Саранск-Вышка Saransk-Tower	118.100 (129.000R)	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Саранск-АТИС Saransk-ATIS	123.350	к/с H24	RUS ENG
	Саранск-Транзит Saransk-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Саранск-Перрон Saransk-Apron	118.900	к/с H24	Связь с наземным техническим персоналом при запуске и буксировке. Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing.

УВПС АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
UWPS 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 trans- mitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmit- ting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVORDME (12°E/-)	DVOR CPH SRN	108.4 CH 21X	П/Р HS	540747.8N 0451251.8E 540748.1N 0451251.4E	210 M / 700 FT	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 20 ILS кат I (12°В/---) LOC 20 ILS CAT I (12°E/---)	ИГЕ ИГЕ	110.35	П/Р HS	540633.5N 0451142.4E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 20 GP 20		334.85	П/Р HS	540759.4N 0451325.1E		3.0°, RDH 52 FT/15.7 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
DME 20 DME 20	ИГЕ ИГЕ	CH 40Y	П/Р HS	540759.5N 0451325.0E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС NDB	Г G	1025	П/Р HS	540835.0N 0451356.5E		021°MAG/1.0 KM RWY 20 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

**УВПС АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА  
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА****1. Аэропортовые правила**

Движение ВС по аэродрому выполняется под руководством диспетчера Вышки (частота 118.100 МГц), осуществляется строго по линиям рулежной разметки рулением на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Движение вертолетов может выполняться перемещением по воздуху. Способ движения вертолета и маршрут перемещения по воздуху выбирает командир вертолета с обязательным предварительным согласованием с диспетчером Вышки.

Лидирование ВС автомобилем сопровождения выполняется по запросу экипажа.

Запуск двигателей ВС осуществляется по запросу экипажа и после получения разрешения диспетчера Вышки и ответственного наземного специалиста.

Запуск двигателей ВС во время буксировки ЗАПРЕЩЕН.

МС 17 используется для противообледенительной обработки ВС. Средства и порядок выполнения работ при противообледенительной обработке ВС опубликованы в Инструкции по защите ВС от обледенения на земле.

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

Заруливание (установка буксировкой) ВС на МС и выруливание с МС выполняются по команде ответственного наземного специалиста

Руление днем при видимости менее 2000 м и ночью осуществляется на пониженной скорости с включенными фарами и аэронавигационными огнями.

Разворот ВС у порога ВПП 02 выполнять по минимальному радиусу разворота ВС при повышенном внимании экипажа.

В зимний период при наличии на площади маневрирования снега и/или льда руление выполнять с максимальной осмотрительностью. Линии руления могут быть невидимы из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера Вышки.

Руление ВС типа B737-800 на участке маршрута руления, проходящем вдоль МС 1-12 с западной стороны, осуществляется строго по оси руления ВС.

Заруливание ВС Ил-76 на МС 13 на тяге собственных двигателей, выруливание с МС 13 – буксировкой.

Руление ВС с размахом крыла более 35.8 м на участке маршрута руления, проходящем вдоль МС 1-12 с западной стороны при занятых МС 1-11 - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС с размахом крыла более 35.8 м на участке маршрута руления, проходящем вдоль МС 13 с северной стороны при занятом МС 13 - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС с размахом крыла более 50.5 м на участке маршрута руления, проходящем:

а) между МС 1-12 и МС 13-17 при занятых МС 1-17 – ЗАПРЕЩЕНО;

б) между МС 1-5 и МС 13-16 при занятых МС 1-5 и МС 13-16 – ЗАПРЕЩЕНО;

с) вдоль МС 13-16 с восточной стороны, при занятых МС 13-16 – ЗАПРЕЩЕНО.

**2.1. Прибытие**

После доклада командира ВС (КВС) о посадке диспетчер Вышки выдает условия освобождения ВПП и назначает МС для ВС. Доклад КВС об освобождении

**UWPS AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS****1. Airport regulations**

ACFT movement about the aerodrome shall be executed under control of TWR controller (frequency 118.100 MHz) strictly along taxi guide lines under own engines power or by towing.

Movement of HEL may be executed by air taxiing. HEL movement procedure and air taxi route are determined by helicopter pilot-in-command by prior arrangement with TWR controller.

Assistance of the "Follow-me" vehicle is provided upon request of the flight crew.

Engines start-up shall be carried out upon request of the flight crew after obtaining clearance of TWR controller and ground handling specialist in charge.

Engines start-up during towing is PROHIBITED.

Stand 17 is AVBL for de-icing treatment of ACFT. De-icing facilities and procedure of de-icing treatment are published in the Instruction on ACFT de-icing treatment ground operations.

**2. Taxiing to and from stands**

Taxiing (towing) into and out of stands shall be carried out by instruction of ground handling specialist in charge.

Taxiing in the day-time when visibility is less than 2000 m and at night shall be carried out at reduced speed with taxi and navigation lights switched on.

ACFT turn at RWY 02 THR shall be executed with minimum possible radius of turn with increased caution of the flight crew.

In winter period, when manoeuvring area is covered with snow and/or ice, ACFT taxiing shall be carried out with increased caution. Taxi guide lines may be unseen because of snow. Assistance of the "Follow-me" vehicle may be requested via TWR controller.

Taxiing of B737-800 ACFT on the segment of the taxi route passing along the west side of stands 1-12 shall be carried out strictly along the taxi guide line.

Taxiing of Il-76 ACFT into stand 13 shall be carried out under own engines power, taxiing out of stand 13 – by towing.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 35.8 m on the segment of the taxi route passing along the west side of stands 1–12, when stands 1-11 are occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 35.8 m on the segment of the taxi route passing along the north side of stand 13, when stand 13 is occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 50.5 m on the segment of the taxi route passing:

a) between stands 1-12 and stands 13-17 when stands 1-17 are occupied is PROHIBITED;

b) between stands 1-5 and stands 13-16 when stands 1-5 and stands 13-16 are occupied is PROHIBITED;

c) along the east side of stands 13-16 when stands 13-16 are occupied is PROHIBITED.

**2.1. Arrival**

After pilot-in-command has reported ACFT landing, TWR controller gives him instructions on RWY vacation and assigns the stand. Pilot-in-command shall report RWY

ВПП выполнять только после полного пересечения ВС маркировки места ожидания перед ВПП.

## 2.2. Отправление

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера Вышки об ожидании вблизи ВПП. Руление на исполнительный старт выполнять только после получение разрешения диспетчера на его занятие.

Линию места ожидания на РД без разрешения диспетчера пересекать ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

## 2.3. Ограничения при рулении

Скорость руления выбирается КВС, но не должна превышать скорости, установленной Руководством по летной эксплуатации (РЛЭ) ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления, осмотрительность (радиоосмотрительность) несет КВС.

Выруливание на ВПП, ее пересечение и руление по ней производится только с разрешения диспетчера Вышки.

Пересечение критических зон РМС (ILS) ВС, специальным автотранспортом и средствами механизации производится с разрешения диспетчера Вышки.

При рулении в зимних условиях ось руления может быть невидима из-за снега.

Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера Вышки. Заруливание ВС на МС выполнять строго по командам встречающего.

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

Легкие и сверхлегкие ВС устанавливаются на МС 1-12 по указанию диспетчера Вышки.

## 4. Зона стоянки для вертолетов

Вертолеты всех типов устанавливаются на МС 1-12 по указанию диспетчера Вышки.

## 5. Перрон. Руление в зимних условиях

Перрон с размерами 303.5x188.5 м расположен в 150 м от края ВПП. На перроне расположены 17 МС. На МС, распределенные по типам ВС, могут устанавливаться ВС с меньшим размахом крыла и/или длиной.

## 6. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Осуществляется установленным порядком. При буксировке ВС за переднюю стойку использовать только разрешенное для данного типа ВС вождение.

## 7. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП

На аэродроме производятся учебно-тренировочные полеты Ульяновского института гражданской авиации.

## УВПС АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

### 1. Общие положения

Полеты вертолетов и ВС над городом и жилыми массивами ЗАПРЕЩЕНЫ.

При равнозначных метеоусловиях с целью соблюдения безопасности полетов и снижения влияния авиационного шума отдавать приоритет ВПП 20.

Эксплуатационные приемы снижения шума выполняются согласно РЛЭ.

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.2 Выполнение специальных процедур ни в коей мере не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

vacation only after ACFT has completely crossed runway-holding position marking.

## 2.2. Departure

Flight crew shall read back all instructions of TWR controller concerning holding near the RWY. Taxiing to line-up position shall be executed only after obtaining line-up clearance.

It is PROHIBITED to cross runway-holding position marking without clearance of the controller.

## 2.3 Taxiing – limitations

Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command, but in all cases it shall not exceed the speed, established by the Aeroplane Flight Manual.

Responsibility for observance of taxiing rules, exercising caution and maintaining listening watch on the prescribed frequency is placed on the pilot-in-command.

Taxiing into, along and crossing the RWY shall be executed by clearance of TWR controller only.

Crossing ILS critical areas by ACFT, special vehicles and mechanical equipment shall be executed by clearance of TWR controller.

When taxiing in winter conditions, taxi guide line may not be visible due to snow.

Assistance of the "Follow-me" vehicle can be requested via TWR controller. Taxiing into stands shall be executed strictly by instructions of the marshaller.

## 3. Parking area for small aircraft (General Aviation)

Light and ultralight ACFT shall be parked on stands 1-12 by instruction of TWR controller.

## 4. Parking area for helicopters

HEL of all types shall be parked on stands 1-12 by instruction of TWR controller.

## 5. Apron – taxiing during winter conditions

Apron (dimensions: 303.5x188.5 m) is located at a distance of 150 m from the RWY edge. 17 stands are AVBL on apron. Stands designated for specified ACFT types may be occupied by ACFT with a smaller wingspan and/or length.

## 6. Removal of disabled ACFT

Removal of disabled ACFT is executed according to the established procedure. ACFT towing by the nose landing gear shall be executed only using a tow bar, allowed for the mentioned ACFT type.

## 7. Practice and training flights, technical test flights, use of runway

Practice and training flights of the Ulyanovsk Civil Aviation Institute are executed at the AD.

## UWPS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### 1. General provisions

HEL and ACFT flights over the city and populated areas are PROHIBITED.

Under equivalent meteorological conditions RWY 20 shall be used as preferential RWY in order to ensure flight safety and to abate the aircraft noise.

Noise abatement procedures shall be executed as per the Aeroplane Flight Manual.

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

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

1.3 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.4 Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума на этапе захода на посадку не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

## 2. Использование системы ВПП в дневное время

Используется ВПП 02/20.

## 3. Использование системы ВПП в ночное время

Используется ВПП 02/20.

## 4. Ограничения на взлет

Взлет с попутным ветром с учетом коэффициента сцепления ( $K_{сц}$ ) разрешается в следующих случаях:

- данное направление взлета оптимально для уменьшения шума над городом;
- взлет против ветра не обеспечивает безопасности;

- взлет против ветра ЗАПРЕЩЕН.

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

Соблюдения минимальной скорости набора высоты не требуется, если это приводит к превышению минимального допустимого угла атаки.

Уменьшение мощности двигателей не применяется, пока:

- ВС не достигло высоты 1300 фт/(200) м;

- установленный стандартный режим мощности двигателей не позволит с максимальной сертифицированной взлетной массой поддерживать градиент набора высоты не менее 4.1 % для взлета с ВПП 02 и не менее 3.4% для взлета с ВПП 20 при скорости  $(V_2+20)$  км/ч или предписанной РЛЭ ВС, если она имеет большее значение;

- траектория взлета ВС как при всех работающих двигателях, так и с учетом возможного отказа двигателя и времени, требуемого для развития полной мощности оставшимися работающими двигателями, не обеспечит достаточный запас высоты для пролета всех препятствий под ней.

## 5. Ограничения на посадку

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку на ВПП 20 выполняются экипажами всех воздушных судов.

Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

- при наличии на ВПП осадков и  $K_{сц}$  равен или менее 0,4;

- при высоте нижней границы облаков менее 150 м или горизонтальной видимости менее 1800 м;

- при боковой составляющей скорости ветра на ВПП (с учетом порывов ветра) более 7 м/с;

- при попутной составляющей скорости ветра на ВПП более 2.5 м/с;

- наблюдается (сообщается) или прогнозируется сдвиг ветра;

- ожидается влияние неблагоприятных погодных условий на заход и посадку ВС.

Полет ниже угла наклона глиссады ILS не разрешается.

Приемы снижения шума не должны приводить к превышению приборной скорости снижения.

Для исключения отвлечения экипажа ВС от выполнения приемов снижения шума связь «воздух-земля» должна быть сведена к минимуму.

1.3 Noise abatement procedures during approach phase shall be executed by flight crews of all aircraft.

1.4 Noise abatement procedures during approach phase shall not be carried out at the expense of flight safety reduction.

## 2. Use of the runway system during the day period

RWY 02/20 is used.

## 3. Use of the runway system during the night period

RWY 02/20 is used.

## 4. Take-off restrictions

Take-off with tailwind taking into account friction coefficient is permitted in the following cases:

- this take-off direction is optimal for noise abatement over the city;

- when upwind take-off does not provide safety;

- when upwind take-off is PROHIBITED.

Minimum indicated air speed of steady climb shall be not less than  $(V_2+20)$  km/h or the speed, prescribed by the Aeroplane Flight Manual, if it has greater value.

Maintaining of the minimum indicated air speed during climb is not required if it leads to exceeding of the maximum permissible angle of attack.

Engines power reduction shall not be applied until:

- ACFT reaches 1300 ft/(200) m;

- the set standard power mode allows to maintain the steady climb gradient not less than 4.1% for take-off from RWY 02 and not less than 3.4% for take-off from RWY 20 at speed  $(V_2+20)$  km/h or the speed, prescribed by the Aeroplane Flight Manual, if it is has greater value;

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

## 5. Landing restrictions

Noise abatement procedures during approach to RWY 20 shall be executed by flight crews of all aircraft.

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

- if there are precipitations on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

- when ceiling is below 150 m or horizontal visibility is less than 1800 m;

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

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

- when wind shear is reported or forecasted;

- when unfavourable weather conditions are expected to influence aircraft approach and landing.

Flying below ILS glide path angle is prohibited.

Noise abatement procedures must not lead to exceeding of the indicated air speed of descent.

In order not to distract the flight crew during execution of noise abatement procedures, air-ground communication shall be reduced to a minimum.

Посадка с попутным ветром с учетом коэффициента сцепления (Ксц) разрешается в следующих случаях:

- данное направление посадки оптимально для уменьшения шума над городом;
- посадка против ветра не обеспечивает безопасности;
- посадка против ветра ЗАПРЕЩЕНА.

При посадке с попутным ветром продольная составляющая скорости ветра не должна превышать значения, установленные РЛЭ ВС.

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

## УВПС АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

### 1. Процедуры в условиях ограниченной видимости

#### 1.1 Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются при значениях дальности видимости на ВПП менее 550 м и/или при высоте нижней границе облаков (вертикальной видимости) менее 60 м. Диспетчер Вышки информирует экипажи ВС фразой «Действуют процедуры ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».

Процедуры в условиях ограниченной видимости прекращают действие при значениях дальности видимости на ВПП 550 м и более и/или при высоте нижней границе облаков (вертикальной видимости) 60 м и более. Диспетчер Вышки информирует оператора аэродрома и экипажи ВС фразой «Отмена процедур в условиях ограниченной видимости».

#### 1.2 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости

При вылете ВС в условиях ограниченной видимости:

- экипажу следует повторять все указания диспетчера Вышки;
  - руление ВС по назначенному диспетчером Вышки маршруту на площади маневрирования аэродрома выполняется за машиной сопровождения;
  - буксировка ВС осуществляется до места предварительного старта;
  - РД считается свободной только после доклада экипажа ВС о занятии ВПП;
- ЗАПРЕЩАЮТСЯ:**
- нахождение более одного ВС на РД или ВПП;
  - взлет не от начала ВПП;
  - взлет без остановки на исполнительном старте.

За назначение маршрутов руления ВС отвечает диспетчер Вышки. За невыдерживание назначенных маршрутов руления и несанкционированное занятие ВПП отвечает экипаж ВС.

Значения видимости в середине и в конце ВПП передаются, если хотя бы одно из них менее 550 м, или по запросу экипажа ВС.

#### 1.3 ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости

См. раздел AD 2.14.

Landing with tailwind taking into account friction coefficient is permitted in the following cases:

- this landing direction is optimal for noise abatement over the city;
- when upwind landing does not provide safety;
- when upwind landing is PROHIBITED.

When executing landing with a tail-wind component, wind speed shall not exceed values, established by the Aeroplane Flight Manual.

Engines reverse thrust (except revers thrust at idle power) shall be applied to provide flight safety only.

## UWPS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1. Low visibility procedures

#### 1.1 Meteorological conditions under which LVP are applied

LVP are applied when RVR is less than 550 m and/or ceiling (vertical visibility) is less than 60 m. TWR controller informs flight crews by phrase: «Low visibility procedures in progress, check your minimum».

LVP are cancelled when RVR is 550 m or more and/or ceiling (vertical visibility) is 60 m or more. TWR controller informs AD operator and flight crews by phrase: «Low visibility procedures cancelled».

#### 1.2 Application of low visibility procedures

In case of departure in low visibility conditions:

- flight crew should read back all instructions of TWR controller;
  - taxiing of ACFT on AD manoeuvring area shall be carried out along the route assigned by TWR controller after «Follow-me» vehicle;
  - towing of ACFT shall be carried out to the runway-holding position only;
  - TWY is considered vacant only after report of the flight crew about RWY occupation;
- The following is PROHIBITED:
- presence of more than one ACFT on TWY or RWY;
  - take-off not from the beginning of the RWY;
  - take-off without stop at the line-up position.

TWR controller is responsible for assignment of taxi routes. The flight crew is responsible for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes.

RVR at the mid-point and stop-end of the RWY are transmitted if at least one of them is less than 550 m or upon flight crew's request.

#### 1.3 RWY and equipment, approved to support low visibility procedures

See AD 2.14.

#### 1.4 Описание наземных маркировочных знаков/светотехнических средств для использования в соответствии в условиях ограниченной видимости

См. разделы AD 2.9, AD 2.15.

Неуправляемые световые указатели обеих РД информируют о названии РД и направлении посадки.

#### 2. Процедуры полетов по ППП

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер ОВД дает указания на занятие определенного эшелона (абсолютной высоты), а также может устанавливать экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД.

Для обеспечения возможностей регулирования очередности захода на посадку ВС при полетах по ППП и ПВП используются зоны ожидания. Зоны ожидания указаны на соответствующих используемой системе захода на посадку картах захода на посадку.

Орган ОВД оперативно информирует экипаж ВС об изменении видимости на ВПП (RVR) в величинах:

- кратных 25 м при RVR менее 400 м;
- кратных 50 м при RVR от 400 м до 800 м;

- кратных 100 м при RVR более 800 м.

Высоту нижней границы облаков (вертикальная видимость) в величинах:

- кратных 10 м до 90 м;
- кратных 30 м выше 90 м.

#### 3. Процедуры наблюдения ОВД

##### 3.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

При отсутствии или неисправности бортового ответчика контроль за полетами ВС осуществляется с использованием первичного обзорного радиолокатора.

##### 3.2 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

В диспетчерской зоне Саранск и на передсадочной прямой радиолокационный контроль за полетами ВС осуществляется по обзорному радиолокатору.

#### 4. Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 настоящего АИП, устанавливает код ответчика 7600.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перехода на визуальный полет, ВС следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж ВС выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационное средство аэродрома планируемой посадки и начинает снижение не ранее расчетного времени прибытия, указанного в плане полета, или как можно ближе к этому времени.

#### 1.4 Description of ground markings/lighting equipment for use in accordance with low visibility procedures

See AD 2.9, AD 2.15.

Uncontrolled indicator lights of both TWY inform about TWY designation and landing direction.

#### 2. Procedures for IFR flights

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

For the purpose of air traffic flow management ATS unit controller gives instructions to reach definite flight level (altitude) and also sets courses to the flight crews to provide separation, required to execute landing taking into account aircraft performance.

The responsibility for providing the established intervals between ACFT and assignment of safe flight level is placed on the appropriate ATS units.

Holding areas are used during IFR and VFR flights to control approach sequence. Holding areas are indicated on the approach charts of specific approach procedures.

ATS unit timely informs flight crews about changes of runway visual range:

- in steps of 25 m when RVR is less than 400 m;
- in steps of 50 m when RVR is between 400 m and 800 m;
- in steps of 100 m when RVR is more than 800 m.

Height of cloud base (vertical visibility):

- in steps of 10 m up to 90 m;
- in steps of 30 m above 90 m.

#### 3. ATC surveillance procedures

##### 3.1 Radar control and ATS using primary surveillance radar

In case aircraft transponder is not available or unserviceable, control over aircraft flights is carried out using primary surveillance radar.

##### 3.2 Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Radar control over aircraft flights within Saransk CTR and on final is carried out using TAR.

#### 4. Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 of the present AIP, set transponder to code 7600.

In case of radio communication failure under the conditions of IFR flight when there is no opportunity to change over to visual flight, ACFT shall proceed to the destination aerodrome in accordance with the flight plan. In this case the flight crew shall maintain the assigned flight level till passing the radio navigation aid of the aerodrome of planned landing and initiate descent not earlier than the estimated time of arrival indicated in the flight plan or as close to this time as possible.

Заход на посадку производится по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства, при этом посадка должна быть произведена не позднее 30 мин после расчетного времени прибытия.

Во всех случаях при потере (отказе) радиосвязи экипаж ВС может использовать мобильную связь по следующим номерам:

- 1) руководитель полетов - + 7 (8342) 46-24-96,  
+ 7 (8412) 37-93-46;
- 2) диспетчер - +7 (8342) 47-05-24, +7 (8342) 46-23-36.

#### 5. Процедуры полетов по ПВП

В диспетчерской зоне Саранск полеты по ПВП выполняются при соблюдении следующих условий:

- a) предоставляется план полета;
- b) разрешение на полет запрашивается у органа ОВД;
- c) отклонения от разрешенных условий полета могут осуществляться только после их согласования с органом ОВД и при условии получения соответствующего разрешения на эти отклонения;
- d) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;
- e) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

КВС обязан соблюдать ПВП и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к полету по ППП. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется с разрешения диспетчера. Принуждать экипаж ВС выполнять полеты по ПВП без его согласия диспетчеру ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

#### УВПС АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома имеет характерные особенности, связанные с рельефом местности, близостью рек, наличием большого количества сельскохозяйственных угодий, а также с погодными условиями.

Миграция птиц сезонная: март - май, август - октябрь.

Сезонная миграция птиц имеет направление в весеннее время с юга на север, осенью в обратном направлении и происходит на высотах от 300 м до 500 м, частота сезонной миграции – 2-3 стаи в час.

Суточная миграция птиц происходит днем в направлении север-юг на высотах от 300 м до 500 м с частотой 3-5 стай в час.

В периоды миграции птиц пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также в наборе высоты и снижении.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует. Информация об орнитологической обстановке передается диспетчером Вышки по установленным каналам связи.

The approach-to-land shall be instrument in accordance with the procedure established for the given navigation aid, at that the landing shall be carried out not later than 30 minutes after the estimated time of arrival.

In case of radio communication failure the flight crew can use mobile communication to contact:

- 1) Flight Control Officer - + 7 (8342) 46-24-96,  
+ 7 (8412) 37-93-46;
- 2) controller - +7 (8342) 47-05-24, +7 (8342) 46-23-36.

#### 5. Procedures for VFR flights

VFR flights within Saransk CTR shall be carried out under the following conditions:

- a) a flight plan shall be submitted;
- b) permission for a flight shall be requested from ATS unit;
- c) deviations from cleared conditions of flight may only be made when permission for these deviations has been obtained and after coordination with ATS unit;
- d) flight shall be carried out with vertical visual reference to the ground;
- e) two-way radio communication shall be maintained on the prescribed frequency.

A pilot-in-command must observe VFR and timely report ATS unit of the necessity to change to an IFR flight. A change from IFR flights to VFR flights shall be carried out by controller's clearance. It is prohibited for controller to force the flight crew to carry out VFR flight without flight crew's agreement.

#### UWPS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by terrain profile, proximity of rivers, a lot of agricultural areas, and also by weather conditions.

Seasonal bird migration: March - May, August - October.

Seasonal migration of birds takes place from south to north in spring and back in autumn at heights from 300 m up to 500 m, the intensity of seasonal bird migration is 2-3 flocks per hour.

Daily bird migration takes place in the day-time from north to south at heights from 300 up to 500 m with intensity of 3-5 flocks per hour.

During birds migration periods the pilots are recommended to switch on landing lights when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach and also during climbing and descending.

Radar control over bird migration is not provided. Information about ornithological situation is transmitted by TWR controller via the established communication channels.

## УВПС АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ

## UWPS AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UWPS-31 AD 2.1 UWPS-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 02/20	AD 2.1 UWPS-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UWPS-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UWPS-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UWPS-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 02	AD 2.1 UWPS-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 20	AD 2.1 UWPS-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 02	AD 2.1 UWPS-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 20	AD 2.1 UWPS-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 02/20	AD 2.1 UWPS-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 02/20	AD 2.1 UWPS-88
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 20	AD 2.1 UWPS-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 20	AD 2.1 UWPS-98
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 02	AD 2.1 UWPS-99
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 20	AD 2.1 UWPS-100
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 02	AD 2.1 UWPS-101
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 20	AD 2.1 UWPS-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 20	AD 2.1 UWPS-103
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 02/20	AD 2.1 UWPS-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 02	AD 2.1 UWPS-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 20	AD 2.1 UWPS-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 02	AD 2.1 UWPS-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 20	AD 2.1 UWPS-148
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 02	AD 2.1 UWPS-155
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 20	AD 2.1 UWPS-156