

УРМГ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА. УРМГ ГРОЗНЫЙ/Северный
URMG AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME. URMG GROZNY/Severyny

УРМГ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URMG AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	432318с 0454200в в центре ВПП 432318N 0454200E in the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	4 км С г. Грозный 4 KM N of Grozny
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	164 м/28.1°C 164 M/28.1°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	167 м 167 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	7°В (2016)/4.8'В 7°E (2016)/4.8'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 «Вайнахавиа», Россия, 364014, Чеченская Республика, г. Грозный, ул. А. А. Айдамирова, 320 JSC "Vaynakhavia", 320, ulitsa A. A. Aydamirova, Groznyy, Chechenskaya Respublika, 364014, Russia Тел./Tel.: (8712) 22-41-90, (8712) 22-41-85 Факс/Fax: (8712) 22-49-67, (8712) 22-41-85 AFTN: УРМГБФЬ/URMGВФХХ E-mail: vaynah-avia@mail.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Системе координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРМГ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URMG AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0600-1500 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0600-1500 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	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
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)	к/с H24
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	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
10.	Обеспечение безопасности Security	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
11.	Противообледенительная обработка De-icing	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0600-1800 Вне регламента - по согласованию AD OPR HR: 0600-1800 Outside AD OPR HR - by prior coordination 2. Тм= UTC + 3 часа LT=UTC + 3 HR

УРМГ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URMG 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/ИПМ-10И, ВНИИМП-50-1-4Ф, АМГ-10, МП-8, МС-8П, МС-20 TS-1/IPM-10I, VNIIMP-50-1-4F, AMG-10, MP-8, MS-8P, MS-20
3.	Средства заправки топливом/емкость/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
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	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМГ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
URMG AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Грозный Medical post in airport Terminal, ambulance service, hospitals in Grozny
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМГ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
URMG AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	Согласно регламенту работы АД, кат. 6 According to AD OPR HR, CAT 6
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

УРМГ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
URMG 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. ВПП 2. РД 3. Стоянки и перрон 1. RWY 2. TWY 3. Stands and apron
3.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМГ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
URMG AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	MC/Stand: 1-6 - асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 40/F/D/X/T 7-10 - асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 37/F/D/X/T
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД/TWY: А - 21 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, общая ширина с обочинами 29 м/overall width including shoulders is 29 М, PCN 44/F/D/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высот- меров Alimeter 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

**УРМГ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**
URMG AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/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 и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on taxiways.
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

УРМГ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
URMG 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

УРМГ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
URMG AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-IV Грозный/Северный Grozny/Severnoy Aeronautical Meteorological Station (Civil)-IV
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	АМСГ-I Минеральные Воды 9 часов Mineralnyye Vody Aeronautical Meteorological Station (Civil)-I 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND по мере необходимости TREND as required
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 ₃ , U ₈₅ -U ₂ , P _{sw} , P ₂ , P ₃ , P ₄ , PSW, SIGMET
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	ДПК, ПДСР TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРМГ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URMG AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер Designation RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE BRG MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY	
1	2	3	4	5	6	
08	086.73° 080°	2501x45	PCN 44/F/D/X/T Asphalt-Concrete	432315.15N 0454103.90E 432319.75N 0454254.85E	THR 163.2 M	
26	266.76° 260°	2501x45	PCN 44/F/D/X/T Asphalt-Concrete	432319.75N 0454254.85E 432315.15N 0454103.90E	THR 164.4 M TDZ 163.7 M	
Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY-SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м) Dimensions of RWY end safety areas (M)	Зона, свободная от препятствий OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2801x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2801x300	нет/NIL	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system

УРМГ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
URMG AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная ди- станция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
08	2501	2651	2501	2501	нет/NIL
26	2501	2651	2501	2501	нет/NIL

УРМГ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
URMG AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП 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- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
08	SALS 420 M LIL	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2501 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
26	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2501 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УРМГ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
URMG 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. Осевые: нет. Edge: on all TWY. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМГ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URMG AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	ВП / Helipad : 432308.35N 0454232.85E
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	161.7 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Разлетный квадрат: 50x50 м, асфальтобетон, PCN 37/F/D/X/T Take-off/Landing area: 50x50 M, Asphalt-Concrete, PCN 37/F/D/X/T Стоянки / Stands: 30x30 M, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 37/F/D/X/T
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	087°/080° – для взлета / for take-off 267°/260° – для посадки / for landing
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	- / желтые - / yellow
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system Зона стоянки расположена 200 м южнее порога ВПП 26, имеет размеры 208x176 М Parking area is located 200 M to the south of THR 26, dimensions 208x176 M

УРМГ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URMG AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Грозный/Северный диспетчерский район / Grozny/Severny CTA: 433348N 0461542E – 432900N 0460500E – 432200N 0455700E – 432100N 0452000E – 433559N 0451800E – 434411N 0452531E – 434106N 0460930E – 433348N 0461542E. Грозный/Северный диспетчерская зона / Grozny/Severny CTR: 432200N 0455642E – 432113N 0452728E – далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 20 км с центром / then clockwise by arc of circle radius of 20 KM centred at (432318N 0454200E) до / to 432200N 0455642E.
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Грозный/Северный диспетчерский район: выше 300 м AGL до FL150 Grozny/Severny CTA: above 300 M AGL up to FL150 Грозный/Северный диспетчерская зона: от земли до FL090 Grozny/Severny CTR: GND – FL090
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Старт, Вышка рус, англ Start, Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	-(1900) м -(1900) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРМГ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URMG 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
Для всех служб For all units		121.500		Аварийная частота Emergency FREQ
		129.000	к/с H24	Резервная частота Reserve FREQ
		124.000		Для ВС госавиации State ACFT FREQ
ДПК TWR	Грозный-Вышка Grozny-Tower	120.200 (119.000R)	к/с H24	нет NIL
ПДСР TWR	Грозный-Старт Grozny-Start	119.000	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Грозный-АТИС Grozny-ATIS	127.200	к/с H24	рус, англ RUS, ENG
	Грозный-Транзит Grozny-Transit	134.800	к/с H24	Коммерческий канал рус Commercial channel RUS

УРМГ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URMG 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	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
КРМ 26 ILS кат. I (7°В/--) LOC 26 ILS CAT I (7°Е/--)	ИБК IWК	108.7	к/с H24	432314.3N 0454043.1E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 26 GP 26		330.5	к/с H24	432324.3N 0454239.0E			2°40', RDH 15.6 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 26 DME 26	ИБК IWК	CH 24X	к/с H24	432324.3N 0454239.0E	180 М		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС 26 NDB 26	ВК WK	408	к/с H24	432321.9N 0454341.9E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС GBAS(H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УРМГ URMG	108.150 CH 22061	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 08 GLS кат. I GBAS (H) 08 GLS CAT I	G08A	CH 20417	к/с H24	432311.5N 0454213.1E			2°40', TCH 15.6 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 26 GLS кат. I GBAS (H) 26 GLS CAT I	G26A	CH 20828	к/с H24				2°40', TCH 15.6 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение (руление, буксировка) ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой. Руление и буксировка производятся в соответствии с указаниями диспетчера Вышки (Старта) по установленной маркировке.

Порядок руления ВС на предварительный старт и после посадки указаны на карте руления и стоянок.

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ. Ответственность за соблюдение правил руления несет командир ВС, а за обеспечение безопасности буксировки - лицо, руководящее буксировкой.

2. Руление на места стоянки и с них

Прибывающие ВС самостоятельно (по указанию диспетчера Вышки) или за машиной сопровождения сопровождаются выполняющим за рулем на указанную диспетчером Вышки или встречающим стоянку.

3. Наземное движение воздушных судов на летном поле

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением или буксировкой тягачом по маркировочной разметке и при наличии непрерывной двусторонней связи ВС с органом ОВД и/или буксировочной бригадой в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой наземного движения. Буксировка производится с включенными на воздушном судне аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой. При буксировке ВС между руководящим буксировкой лицом и экипажем ВС должна поддерживаться двусторонняя связь с соблюдением установленной фразеологии по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

С МС 2, МС 3, МС 6 выруливание производится буксировкой ВС, а с МС 2 допускается самостоятельное выруливание ВС с двумя турбовинтовыми двигателями.

С МС 1, МС 4, МС 5 выруливание ВС производится самостоятельно.

Ответственность за безопасность буксировки несет лицо, руководящее буксировкой.

Руление производится по осевым линиям РД.

Ответственность за соблюдение правил руления несет командир ВС.

Командир ВС может выруливать на ВПП, рулить по ВПП только с разрешения диспетчера ДП «Вышка».

Освобождение ВПП на РД и занятие ВПП ВС типа Суперджет (SSJ-100), Ту-154, Ту-134, Як-42, Ил-76, B737, A-319, осуществлять строго по оси маршрута руления, на минимальной скорости.

На ВПП 08/26 имеются два уширения для разворота ВС. Ширина ВПП в местах уширения составляет 85 м.

Разворот ВС типа Суперджет (SSJ-100), Ту-154, Ту-134, Як-42, B737, A-319, Ил-76 осуществлять по минимальному радиусу разворота согласно РЛЭ на минимальной скорости и при повышенном внимании экипажа.

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

Movement of ACFT about the AD (taxiing, towing) shall be carried out under own engines power and by towing. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the instructions of TWR controller ("Grozny-Tower" "Grozny-Start") along the established marking.

The procedure of ACFT taxiing to runway-holding position and taxiing after landing is shown on the Aerodrome Ground Movement Chart and Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO.

Taxiing speed is determined by the pilot-in-command depending on taxiing surface condition, presence of obstacles, wind and visibility conditions. In all cases taxiing speed must not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual. The responsibility for complying with taxiing rules is imposed on the pilot-in-command and for the provision of towing safety - on the person coordinating towing.

2. Taxiing to and from stands

Arriving ACFT shall taxi into the stand assigned by TWR controller or marshaller under their own power (by the instruction of TWR controller) or after "Follow-me" vehicle.

3. Ground movement of ACFT on the airfield

ACFT movement on the aerodrome shall be carried out by taxiing or by towing using a tow tractor along the marking with continuous two-way communication between ACFT and ATS unit and/or towing team in accordance with the ground movement procedure established at the given AD. Towing shall be carried out with ACFT navigation lights and flashing beacons switched on.

The safety of towing is provided by the person coordinating towing. During towing of ACFT two-way radio communication between the person coordinating towing and the flight crew must be maintained using the established phraseology via intercom, radio or visually using the established signals.

Taxiing out of stands 2, 3, 6 shall be carried out by towing, taxiing out of stand 2 under own engines power is permitted for ACFT with two turboprop engines.

Taxiing out of stands 1, 4, 5 shall be carried out under own engines power.

The person coordinating towing is responsible for safety of towing.

Taxiing shall be carried out along TWY centre lines.

Pilot-in-command is responsible for the observance of taxiing rules.

Taxiing of ACFT onto the RWY and along the RWY is permitted by TWR controller's clearance only.

Vacation of the RWY onto TWY and occupation of the RWY by SSJ-100, Tu-154, Tu-134, Yak-42, Il-76, B737, A-319 ACFT shall be carried out strictly along taxi guide line, at minimum speed.

There are two runway turn pads on RWY 08/26. RWY width at the runway turn pads is 85 m.

Turn of SSJ-100, Tu-154, Tu-134, Yak-42, B737, A-319, Il-76 ACFT shall be carried out along the minimum radius of turn in accordance with the Aeroplane Flight Manual, at minimum speed, with increased caution of the flight crew.

Развороты выполняются только в местах уширения ВПП.

Развороты на ВПП ЗАПРЕЩЕНЫ.

4. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

Для ВС 4-го класса определены МС 7-10.

5. Зона стоянки для вертолетов

Для вертолетов определены МС 7-10. Вертолеты, оборудованные ползковыми (лыжными) шасси, осуществляют перемещение с МС на предварительный старт на ВПП посредством «воздушного руления».

Зона стоянки находится на расстоянии 200 м южнее от порога 26. Размеры – 208x176 м, поверхность – асфальтобетон.

Размер разлетного квадрата: 50x50 м.

Взлет осуществляется с МК=080°, посадка – с МК=260°.

Взлет и посадка вертолетов при попутном ветре производится в соответствии с РЛЭ.

Полет с грузом на внешней подвеске производится в соответствии с рекомендациями РЛЭ с использованием площадки для подцепки-отцепки грузов.

Размер квадрата стоянок: 30x30 м.

6. Перрон. Руление в зимних условиях

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

7. Ограничение при рулении

Руление ВС Ил-76Т, Ил-76ТД по РД А осуществлять строго по осевой линии на пониженной скорости на тяге внутренних двигателей.

Руление ВС с размахом крыла более 38 м по маршрутам руления, проходящим вдоль МС 1 и МС 4 с северной стороны, осуществлять при отсутствии ВС на МС 1 и МС 4 или при обеспечении минимального безопасного расстояния в 7.5 м от законцовки крыла рулящего ВС до ВС на МС 1, МС 4.

Руление ВС с размахом крыла более 21 м по маршруту руления, проходящему вдоль МС 1-3 с западной стороны, осуществлять при отсутствии ВС на МС 1, МС 2 или при обеспечении минимального безопасного расстояния в 7.5 м от законцовки крыла рулящего ВС до ВС на МС 1, МС 2 и до мачты освещения перрона на траверзе МС 2.

Руление ВС с размахом крыла более 31 м по маршруту руления, проходящему между МС 1-3 и МС 4-6, осуществлять при отсутствии ВС на МС 1, МС 2, МС 4, МС 5 или при обеспечении минимального безопасного расстояния в 7.5 м от законцовки крыла рулящего ВС до ВС на МС 1-3 и МС 4-6.

Руление ВС с размахом крыла более 38 м по маршруту руления, проходящему вдоль МС 4-6 с восточной стороны, осуществлять при отсутствии ВС на МС 4, МС 5, МС 7 или при обеспечении минимального безопасного расстояния в 7.5 м от законцовки крыла рулящего ВС до ВС на МС 4, МС 5 и МС 7.

Руление ВС с размахом крыла более 29 м по маршруту руления, проходящему вдоль МС 8-10 с северной стороны, осуществлять при отсутствии ВС на МС 8-10 или при обеспечении минимального безопасного расстояния в 7.5 м от законцовки крыла рулящего ВС до ВС на МС 8-10.

Turns shall be carried out at runway turn pads only.

Turns on the RWY are PROHIBITED.

4. Parking area for light and ultralight ACFT

Stands 7-10 are designated for Class 4 ACFT.

5. Parking area for helicopters

Stands 7-10 are designated for HEL. HEL with skid (ski) landing gear shall air taxi from the stand to the runway-holding position.

Parking area is located at a distance of 200 m to the south of THR 26. Parking area dimensions – 208x176 m, surface - asphalt-concrete.

Take-off/landing area dimensions: 50x50 m

Take-off shall be carried out on heading 080° MAG, landing - on heading 260° MAG.

Take-off and landing of HEL with a tailwind component shall be carried out in accordance with the Helicopter Flight Manual.

Flight with external load shall be carried out in accordance with the Helicopter Flight Manual recommendations using external load pickup and drop-off site.

Helicopter stands dimensions: 30x30 m

6. Apron – taxiing during winter conditions

Taxi guide lines may be unseen because of snow. Assistance of “Follow-me” vehicle can be requested by the flight crew via TWR controller.

7. Taxiing – limitations

Taxiing of Il-76T, Il-76TD ACFT via TWY A shall be carried out strictly along the centre line at reduced speed under inboard engines power.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 38 m via taxi routes along stands 1 and 4 on the northern side shall be carried out when stands 1 and 4 are vacant, or when minimum safe distance of 7.5 m from the wingtip of the taxiing ACFT to the ACFT parked on stands 1, 4 is provided.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 21 m via taxi route along stands 1-3 on the western side shall be carried out when stands 1, 2 are vacant, or when minimum safe distance of 7.5 m from the wingtip of the taxiing ACFT to the ACFT parked on stands 1, 2 and to the apron lighting mast abeam stand 2 is provided.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 31 m via taxi route between stands 1-3 and stands 4-6 shall be carried out when stands 1, 2, 4, 5 are vacant, or when minimum safe distance of 7.5 m from the wingtip of the taxiing ACFT to the ACFT parked on stands 1-3 and stands 4-6 is provided.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 38 m via taxi route along stands 4-6 on the eastern side shall be carried out when stands 4, 5, 7 are vacant, or when minimum safe distance of 7.5 m from the wingtip of the taxiing ACFT to the ACFT parked on stands 4, 5 and 7 is provided.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 29 m via taxi route along stands 8-10 on the northern side shall be carried out when stands 8-10 are vacant, or when minimum safe distance of 7.5 m from the wingtip of the taxiing ACFT to the ACFT parked on stands 8-10 is provided.

Руление ВС с размахом крыла более 24 м по маршруту руления, проходящему вдоль МС 7-10 с южной стороны, осуществлять при отсутствии ВС на МС 7-10 или при обеспечении минимального безопасного расстояния в 7.5 м от законцовки крыла рулящего ВС до ВС на МС 7-10.

Заруливание ВС на МС на перроне и выруливание ВС с МС осуществлять под контролем специалистов инженерно-авиационных служб авиакомпаний, осуществляющих работы по встрече-выпуску ВС.

При рулении ВС по маршрутам руления на перроне движение машин и механизмов в направлении рулящего ВС – ЗАПРЕЩЕНО.

Лидирование ВС машиной сопровождения при рулении производится при видимости менее 400 м. Ночью лидируются ВС 1 и 2 класса, другие ВС по требованию экипажа.

8. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП

На аэродроме разрешается производить взлет и посадку ВС при соответствующих предельно-допустимых боковых составляющих скорости ветра, в зависимости от коэффициента сцепления на ВПП согласно РЛЭ данного типа ВС.

Взлет и посадка ВС при попутном ветре с учетом коэффициента сцепления разрешаются в случаях, когда это направление является оптимальным или в случаях, когда выполнение их против ветра не обеспечивает безопасности полетов или взлет и посадка в этом направлении ЗАПРЕЩЕНЫ.

УРМГ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Эксплуатационные приемы снижения шума на аэродроме Грозный/Северный на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех ВС. Выполнение приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

При необходимости производства взлета с уменьшением шума на аэродроме, процедуры выполнять в строгом соответствии с требованиями РЛЭ, и/или правилами ИКАО (Док. 8186).

Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей ВС.

Специальные процедуры снижения шума на аэродроме не установлены.

УРМГ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры полетов по ППП

Снижение и заход на посадку по ППП, для всех категорий ВС и вертолетов осуществляется по установленным схемам с использованием посадочных систем и радиолокационного контроля. Внешний радиомаркер, фиксирующий ТВГ для II категории захода на посадку, отсутствует.

При отсутствии РЛК для всех категорий ВС и вертолетов полет по ППП выполняется согласно схемам захода на посадку через ближний привод с МК_{пос}=260° по стандартным маршрутам.

2. Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами при потере (отказе) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ИКАО и раздела ENR 1.6 АИП России, устанавливает код 7600.

ACFT with wingspan more than 24 m shall taxi via taxi route along the southern side of stands 7-10, when stands 7-10 are vacant, or when a minimum safe distance of 7.5 m from the wingtip of the taxiing ACFT to the ACFT parked on stands 7-10 is provided.

ACFT shall taxi into/out of stands on the apron under the supervision of the technical and engineering service specialists of the airlines providing ACFT arrival and departure services.

It is PROHIBITED for special vehicles and machinery to move towards ACFT taxiing via taxi routes on the apron.

Assistance of the "Follow-me" vehicle is provided to taxiing ACFT, when visibility is below 400 m. At night, assistance of the "Follow-me" vehicle is provided to class 1 and class 2 ACFT, other ACFT are escorted upon request of the flight crew.

8. Practice and training flights, technical and evaluation flights, use of the runway

AD is AVBL for ACFT take-off and landing with appropriate crosswind limit, depending on RWY friction coefficient, in accordance with the Aeroplane Flight Manual specific for the given type of ACFT.

Tailwind take-off/landing of ACFT taking into consideration friction coefficient is permitted, when this direction is preferable or in cases, when upwind take-off/landing does not provide safety or take-off/landing in this direction is PROHIBITED.

URMG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures at Grozny/Severn AD during take-off and climb shall be used by flight crews of all ACFT. Noise abatement procedures shall not be used at the expense of compromising flight safety.

When use of noise abatement procedures during take-off is required, they will be applied in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual and/or ICAO recommendations (Doc 8168).

Noise abatement procedures shall not be used in case of one of ACFT engines failure during take-off.

Special noise abatement procedures are not established at the AD.

URMG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Procedures for IFR flights

ACFT of all categories and HEL shall execute descent and approach under IFR in accordance with the established procedures, with employment of landing systems and radar control. Outer marker indicating FAF/FAP for ICAO CAT II approach procedure is not AVBL.

If radar control for ACFT of all categories and HEL is not AVBL, IFR flight shall be carried out in accordance with approach procedures along standard routes via LMM on landing heading 260° MAG.

2. Communication failure

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

Во всех случаях экипаж может:
- использовать мобильную связь, Руководитель полетов, тел. +7(871-2) 22 41 81;
- прослушивать частоту ОПРС аэродрома для информации и указаний диспетчера.

Заход ВС на посадку при потере радиосвязи осуществляется с выходом на ОПРС с МКпос=260°.

3. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Введение процедур в условиях ограниченной видимости

Орган ОВД вводит в действие процедуры в условиях ограниченной видимости при дальности видимости на ВПП менее 550 м. О начале применения процедур экипажи ВС извещаются по АТИС или диспетчером ОВД фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте ваш минимум*».

Действия в условиях ограниченной видимости

Диспетчер ДПК устанавливает интервалы между ВС для обеспечения точности сигнала ILS на конечном этапе захода на посадку.

Критические зоны ILS должны быть свободны от других ВС и транспортных средств с момента выхода прибывающего ВС на конечный участок захода на посадку по приборам и до полного окончания пробега при посадке.

При введенной в действие процедуре в условиях ограниченной видимости, посадка (взлет) производится по решению КВС.

КВС докладывает диспетчеру ОВД об освобождении ВПП только после того, как ВС будет находиться за пределами критической зоны ILS.

В обязательном порядке используется машина сопровождения.

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

О прибытии ВС на место стоянки (МС) КВС докладывает диспетчеру ОВД, используя следующую фразеологию: «*позывной ВС, на МС...*»

Машина сопровождения используется для лидирования ВС по маршрутам руления до занятия ВС ВПП и/или производится буксировка ВС к месту запуска. Маршрут руления и место встречи машины сопровождения с ВС указывает диспетчер ПДСР.

В период действия «Процедур при ограниченной видимости» допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП.

В период действия процедур (LVP) ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- взлет не от начала ВПП;
- взлет без остановки на исполнительном старте.

Значение RVR в середине и в конце ВПП передаются, если хотя бы одно из значений менее 550 м или эти значения запрошены КВС.

Прекращение действия процедур в условиях ограниченной видимости

При улучшении метеоусловий (при видимости более 550 м) РП органа ОВД доводит до КВС и заинтересованных служб аэропорта отмену вышеназванных процедур фразой: «*Отмена процедур при ограниченной видимости*».

4. Процедуры наблюдения ОВД

Для процедур наблюдения ОВД используется локатор РЛС ДРЛ-7СМ.

In all cases, flight crew may:
- use mobile communication, Flight Control Officer, tel. +7(871-2) 22 41 81;
- maintain a listening watch on NDB FREQ for information and controller's instructions.

In the event of radio communication failure, ACFT shall execute approach proceeding to NDB on landing heading 260° MAG.

3. Low visibility procedures

Implementation of low visibility procedures

Low visibility procedures (LVP) are implemented by the ATS unit, when RVR is below 550 m. Flight crews are informed about LVP implementation via ATIS broadcast or by the ATS unit controller using the phrase: "*Low visibility procedures in progress, check your minimum*".

Application of low visibility procedures

TWR controller ("Grozny-Tower") establishes intervals between ACFT to provide ILS signal accuracy on the final approach segment.

ILS critical areas must be clear of other ACFT and vehicles from the moment arriving ACFT joins the final approach segment till landing run is completed.

When LVP are in force, landing (take-off) shall be carried out by the decision of the pilot-in-command.

Pilot-in-command shall report RWY vacated to the ATS unit controller not earlier than ACFT crosses ILS critical area boundary.

Assistance of the "Follow-me" vehicle is mandatory.

The responsibility for maintaining safe distance between ACFT and "Follow-me" vehicle is imposed on the pilot-in-command.

Pilot-in-command shall inform the ATS unit controller that ACFT is parked on stand using the following phraseology: "ACFT call sign, on stand...".

ACFT shall taxi via taxi routes to occupy the RWY under assistance of the "Follow-me" vehicle and/or shall be towed to the start-up position. Meeting point of "Follow-me" vehicle and ACFT is indicated by TWR controller ("Grozny-Start").

When LVP are in force, only one ACFT can be present on TWY or RWY.

When LVP are in force it is PROHIBITED:

- to take off not from the RWY beginning;
- to take off without stop at the line-up position.

RVR values in the middle and at the end of the RWY are transmitted, if at least one of the values is below 550 m or these values were requested by the pilot-in-command.

Cancellation of low visibility procedures

When weather conditions improve (when visibility is above 550 m), Flight Control Officer of the ATS unit informs pilot-in-command and airport services concerned about cancellation of low visibility procedures using the phrase: "*Low visibility procedures cancelled*".

4. ATC surveillance procedures

Surveillance procedures are provided by employment of radar DRL-7SM.

5. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП в диспетчерской зоне выполняются ВС на абсолютных высотах от земли до 300 м (1000 фт) AGL. Вход и выход ВС осуществляется только по согласованию с органом ОВД по маршруту, заданному органом ОВД.

Пересечение посадочных и взлетных курсов ВПП 08/26 на удалении менее 20 км от КТА, а также пролет над аэродромом выполняется с разрешения диспетчера ДПК (КДП «Вышка»).

При пролете экипаж ВС обязан установить радиосвязь с диспетчером ДПК (позывной «Грозный-Вышка») на частоте 120.200 МГц не позже пересечения границы диспетчерской зоны. Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с ДПК «Грозный-Вышка».

Для совершения полета:

- a) предоставляется план полета;
- b) разрешение на использование воздушного пространства ВС государственной и экспериментальной авиации запрашивается у органа ОВД по тел. +7(8712) 22-41-81 или 22-41-84;
- c) отклонения от разрешения (выданного ранее) органом ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;
- d) полет осуществляется только при вертикальном визуальном контакте с земной поверхностью;
- e) осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

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

Визуальный заход на посадку

На аэродроме возможно выполнение визуального захода на посадку на ВПП 08, ВПП 26. ЗАПРЕЩЕН пролет над населенными пунктами.

Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

Визуальный заход на посадку разрешается при нижней границе облаков на а/д не ниже 900 м и видимости не менее 5000 м.

Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП, при получении от него доклада о готовности к выполнению визуального захода на посадку.

Готовность экипажа ВС к выполнению визуального захода на посадку означает, что метеоусловия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и экипаж ВС имеет уверенность (высота, скорость и конфигурация ВС) в выполнении визуального захода на посадку и посадки.

Орган ОВД может начать векторение воздушного судна для выполнения визуального захода на посадку до получения доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП или её ориентирами, после чего векторение прекращается.

5. Procedures for VFR flights

VFR flights in CTR shall be carried out at altitudes from GND up to 300 m (1000 ft) AGL. ACFT entry into/exit from CTR is permitted only by arrangement with the ATS unit, along the route assigned by the ATS unit.

Crossing of RWY 08/26 landing and take-off headings at a distance less than 20 km from ARP and overflight of the aerodrome are subject to TWR controller's ("Grozny-Tower") clearance

Flight crew must establish radio communication with TWR controller (call sign "Grozny-Tower") on FREQ 120.200 MHz not later, than ACFT crosses Grozny/Severn CTR boundary. Flight crew must listen to current ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with TWR controller ("Grozny-Tower").

Requirements for VFR flight:

- a) a flight plan shall be submitted;
- b) permit to operate in the airspace for state and experimental aviation ACFT shall be requested from the ATS unit via telephone: + 7(8712) 22-41-81 or 22-41-84;
- c) deviations from the ATS unit clearance (issued earlier) may only be made, if prior permission for these deviations was obtained;
- d) the flight shall be carried out with vertical visual reference to the ground;
- e) two-way radio communication shall be maintained on the prescribed frequency.

Visual flight rules require flight crews to maintain the established intervals between aircraft using direct visual observation of flights of other ACFT without changing the assigned altitude (flight level) and in the course of flights at altitudes below the lower flight level, in addition to that, maintain true safe altitude by direct visual observation of the area ahead and avoid obstacles, and maintain the established route (flight procedure) using visual orientation and employing AVBL navigation aids.

Visual approach

RWY 08, RWY 26 are AVBL for visual approach operations. It is PROHIBITED to fly over residential areas.

Clearance for ACFT operating under IFR to execute visual approach shall be requested by the flight crew or is initiated by the ATS unit. In the latter case, coordination with the flight crew is required.

Visual approach operations are permitted, provided ceiling at the aerodrome is 900 m or above and visibility is 5000 m or above.

ATS unit clears visual approach to ACFT operating under IFR, when flight crew requests clearance for visual approach.

Flight crew's request for visual approach clearance means that weather conditions are such that with reasonable assurance (taking into consideration height, speed and ACFT configuration) visual approach and landing can be completed.

ATS unit can commence vectoring for visual approach before obtaining a report from the flight crew about establishing visual contact with RWY or its references, after that vectoring is terminated.

Органу ОВД ЗАПРЕЩАЕТСЯ принуждать экипаж к выполнению визуального захода на посадку.

Орган ОВД должен обеспечивать эшелонирование между воздушными судами, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

При выполнении визуального захода на посадку экипаж ВС поддерживает постоянный визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами.

При потере визуального контакта с ВПП или ее ориентирам экипаж ВС выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД.

При выполнении визуального захода на посадку ответственность за выдерживание безопасных высот полета, безопасный пролет препятствий возлагается на экипаж ВС.

Решение об уходе на второй круг принимает командир ВС. Уход на второй круг, как правило, осуществляется с высоты не ниже высоты принятия решения.

В случае появления в воздушном пространстве или на ВПП препятствий, угрожающих безопасной посадке, уход на второй круг осуществляется с любой высоты согласно РЛЭ ВС.

Примечание:

Критерии видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости).

Орган ОВД оперативно информирует экипаж, когда:

a) видимость улучшается и достигает, или становится больше, или ухудшается и становится меньше одного или нескольких из следующих значений: 800 м, 1500 м, 3000 м;

b) дальность видимости на ВПП (точка приземления, средняя точка, дальний конец ВПП) улучшается и достигает или превышает одно или несколько из следующих значений, или дальность видимости на ВПП ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений 200 м, 350 м, 550 м, 800 м;

c) высота нижней границы нижнего слоя значительной или сплошной облачности достигает одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м, 300 м;

d) небо закрыто, и вертикальная видимость достигает одного или нескольких значений: 30 м, 60 м, 150 м, 300 м.

URMG АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Орнитологическая обстановка в районе аэродрома

Аэродром Грозный/Северный расположен в долине между Сунженским и Терским хребтами и поймами рек Терек и Сунжа, богатый растительный покров (лиственные леса, кустарники, засеянные поля, луга), что способствует сосредоточению здесь различных видов птиц.

Местные перелеты птиц на кормление происходят в периоды времени:

- скворцы – с 0600 до 1100, максимальная активность в 1000 часов;

It is PROHIBITED for the ATS unit to force the flight crew to execute visual approach.

ATS unit must provide separation between aircraft cleared for visual approach and other arriving and departing aircraft.

Flight crew shall maintain continuous visual contact with RWY or its references, when flying a visual approach.

If visual contact with RWY or its references is lost, flight crew shall execute missed approach under IFR and immediately inform ATS unit.

Flight crew is responsible for maintaining safe flight heights and safe overflying of obstacles, when flying a visual approach.

The decision to execute missed approach shall be taken by the pilot-in-command. Usually, missed approach is executed from HGT not below DH.

If obstacles that can pose a risk to safety of landing occur in the airspace or on the RWY, ACFT can execute missed approach from any height in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

Note:

RVR and height of cloud base (vertical visibility) observing and reporting criteria.

ATS unit timely informs the flight crew:

a) when visibility is improving and reaches or exceeds, or is deteriorating and drops below one or more of the following values: 800 m, 1500 m, 3000 m;

b) when RVR (touchdown, mid-point, stop end of RWY) is improving and reaches or exceeds, or is deteriorating and drops below one or more of the following values: 200 m, 350 m, 550 m, 800 m;

c) when HGT of base of the lowest cloud layer of BKN or OVC clouds changes to one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m, 300 m;

d) sky is obscured and vertical visibility reaches one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m, 300 m.

URMG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird concentrations in the vicinity of the airport

Grozny/Severny AD is located in the valley between the Sunzhenskiy and the Terskiy mountain ranges. Presence of flood plains of the Terek and the Sunzha rivers, rich vegetation cover (deciduous forests, shrubs, sown fields, meadows) favour concentration of different bird species.

Birds migrate locally for feeding as follows:

- starlings – from 0600 till 1100, peak of activity – at 1000;

- вороны, галки – светлое время суток.
Перелет птиц на ночлег происходит с 1700 до 2000.

Весенний перелет птиц происходит в марте-апреле, осенний – в сентябре-октябре месяце, в периоды суток:

- скворцы с 0700 до 1400, максимальный перелет в 1100 часов;
- уток, гусей, журавлей с 0900 до 2100 часа.

Максимальный перелет в 1500, 1900, 2100 час.

Вблизи ВПП отдельные группы скворцов, ворон и галок могут появляться в течение всего светлого времени.

В районе ВПП производятся мероприятия по сокращению скопления птиц: скашивание травяного покрова вокруг ВПП.

Для отпугивания птиц перед вылетом ВС и перед заходом на посадку, если необходимо, дается сигнал ракеты.

В период максимальной активности птиц в районе аэродрома Грозный/Северный организуется визуальное и радиолокационное наблюдение за орнитологической обстановкой.

После получения информации от диспетчера о сложной орнитологической обстановке, а также при визуальном обнаружении птиц, КВС обязан оценить возможность выполнения взлёта. Взлёт в этих условиях производится с включёнными фарами.

При подходе к аэродрому посадки после получения информации от органов ОВД о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц экипажу необходимо: повысить осматривательность, включить фары, повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей), при необходимости уйти на второй круг.

Руководитель полётов в исключительных случаях, когда на аэродроме чрезвычайно высокая концентрация птиц, представляющих серьёзную опасность для полётов ВС, может принять решение о прекращении (ограничении) и возобновлении полётов.

Информация об орнитологической обстановке включается в сообщения АТИС.

- crows, jackdaws – daylight time of the day.

Migration of birds for roost takes place from 0500 p.m. till 0800 p.m.

Spring migration of birds takes place in March – April, autumn migration - in September-October during the following periods of the day:

- starlings migrate from 0700 a.m. till 0200 p.m., maximum migration is at 1100 a.m.;
- ducks, geese, cranes migrate from 0900 a.m. till 0900 p.m.

Maximum migration is at 0300 p.m., 0700 p.m., 0900 p.m.

Separate groups of starlings, crows and jackdaws may appear in the vicinity of RWY during the whole daylight time.

Measures on reduction of birds concentrations take place in the vicinity of RWY: mowing of grass cover around the RWY.

A signal flare is launched, if necessary, for birds scaring before ACFT departure or approach.

Visual and radar observation of the ornithological situation is organized in the period of maximum birds activity in the vicinity of Grozny/Severny AD.

Having obtained the information about complicated ornithological situation from the controller and in case of visual birds detection, the pilot-in-command must assess the opportunity of carrying out take-off. Take-off under these conditions shall be carried out with landing lights switched on.

When approaching the aerodrome of landing, having obtained the information about complicated ornithological situation from ATS units or in case of visual birds detection, the flight crew shall increase caution, switch on landing lights, increase monitoring the parameters of engine (engines) operation, if it is necessary - go around.

In exceptional cases when bird concentrations are extremely high, which creates a serious danger for flight operations, Flight Control Officer may take the decision to stop (restrict) or resume flight operations.

Information about the ornithological situation is included in ATIS messages.

УРМГ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
URMG AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 URMG-31 AD 2.1 URMG-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 08/26	AD 2.1 URMG-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 URMG-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 URMG-55
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 08	AD 2.1 URMG-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 URMG-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 08	AD 2.1 URMG-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 URMG-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 08/26	AD 2.1 URMG-87
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS V CAT I RWY 26	AD 2.1 URMG-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W CAT I RWY 26	AD 2.1 URMG-98
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB W RWY 08	AD 2.1 URMG-99
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB W RWY 26	AD 2.1 URMG-100
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB V RWY 08	AD 2.1 URMG-101
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB V RWY 26	AD 2.1 URMG-102
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 08	AD 2.1 URMG-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 26	AD 2.1 URMG-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 08	AD 2.1 URMG-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 26	AD 2.1 URMG-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 08	AD 2.1 URMG-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 26	AD 2.1 URMG-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 08	AD 2.1 URMG-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 26	AD 2.1 URMG-158