

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

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

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	450633с 0420646в в геометрическом центре ВПП 450633N 0420646E in the geometrical centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	12 км СВ г. Ставрополя и 4 км ЮВ г. Михайловск 12 KM NE of Stavropol and 4 KM SE of Mikhaylovsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	1486 фт/ 453 м/ 28.3°C 1486 FT/ 453 M/ 28.3°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	8°В (2012)/ – 8°Е (2012)/ –
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	Россия, 355008, Ставропольский край, г. Ставрополь, территория Аэропорт, АО «Международный аэропорт Ставрополь». Joint-stock company «Stavropol International Airport», Airport territory, Stavropol, Stavropolskiy Kray, 355008, Russia Тел./Tel.: (8652) 24-60-27, 24-89-54 Факс/Fax: (8652) 24-81-02, 24-89-54 AFTN: УРМТБФЬЬ / URMTBFXX E-mail: kancelaria@stavavia.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

**УРМТ**    **АД 2.3**    **ЧАСЫ РАБОТЫ.**  
**URMT**    **AD 2.3**    **OPERATIONAL HOURS.**

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ:            0500-1400 СБ, ВС, празд:    не работает MON-FRI:        0500-1400 SAT, SUN, HOL:   U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	п/з O/R
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	0500-1700
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	0500-1700
9.	Обслуживание Handling	0500-1700
10.	Обеспечение безопасности Security	0500-1700
11.	Противообледенительная обработка De-icing	0500-1700
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0500-1700 AD OPR HR: 0500-1700 Вне регламента АД работает на прием и выпуск вертолетов государственной авиации с вертолетной площадки H2. Outside AD OPR HR AD is AVBL for arrival and departure of state aviation HEL to/from helipad H2. 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Транспортер багажа ТВС-6000 Baggage belt loader TVS-6000
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/ TS-1, RT/-
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	ТЗА-20 – 1 шт./2000 л/мин. один рукав, ТЗ-22 – 2 шт./1000 л/мин. один рукав, АТЗ-25 – 1 шт./1000 л/мин. один рукав. Fuel trucks TZA-20 – 1 unit/2000 l/min, one hose, TZ-22 – 2 units/1000 l/min, one hose, ATZ-25 – 1 unit/1000 l/min, one hose.
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	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

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

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	0500-1700, кат 6 0500-1700, CAT 6
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Пожарные автомобили – 3 шт.; Санитарный автомобиль – 1 шт.; Фургон-прицеп – 1 шт.; Автомобиль для буксировки – 1 шт.; Автомобиль для НПСК – 1 шт. Fire fighting vehicle – 3 units; Ambulance vehicle – 1 unit; Van trailer – 1 unit; Tow track – 1 unit; Motor vehicle for ground search-and-rescue team – 1 unit.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	Аварийные пневмотканевые подъемники и специальная техника для подъема и перемещения ВС предоставляются по договорам. Недостающее оборудование для эвакуации ВС предоставляется авиакомпаниями согласно плану мероприятий на случай аварийной обстановки Emergency lifting bags and special devices for lifting and towing of ACFT are provided under the contract. The missing equipment for removal of ACFT is provided by airlines in accordance with Emergency Response Plan.

УРМТ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ: УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.  
URMT AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY: CLEARING.

1.	Виды оборудования Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p><b>1 очередь:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ВПП, ЛП на ширину 10 м от границ ВПП;</li> <li>- рабочая РД В на всю ширину и длину с откидыванием валов снега;</li> <li>- участок маршрута М, путей руления ВС на перроне и необходимых МС (по согласованию с диспетчером ПДСП);</li> <li>- огни ССО на ВПП, РД В, участке маршрута М, подготовка критических зон РМС.</li> </ul> <p><b>2 очередь:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- РД А, маршрут М;</li> <li>- обочины РД А, маршрута М на ширину 10 м;</li> <li>- остальные МС, перрон.</li> </ul> <p><b>3 очередь:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- летное поле на ширину 25 м от боковых границ ВПП на всей длине;</li> <li>- обочины перрона и МС с планировкой;</li> <li>- дороги и подъездные пути (к АЗС, от перрона до грузового склада СОПГП, КПП, объектам радиосвязи), внутриаэропортовые дороги.</li> </ul> <p><b>1. Clearing of:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RWY, runway strip to a width of 10 M from runway edges;</li> <li>- active TWY B at full width and length including removal of snow banks;</li> <li>- segment of Route M, apron taxi routes and appropriate stands (by coordination with the controller of the AD Operation and Control Service);</li> <li>- lights of lighting system on RWY, TWY B, segment of Route M, treatment of ILS critical areas.</li> </ul> <p><b>2. Clearing of:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TWY A, Route M;</li> <li>- shoulders of TWY A, Route M to a width of 10 M;</li> <li>- other stands, apron.</li> </ul> <p><b>3. Clearing of:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- airfield to a width of 25 M from RWY edges at full length;</li> <li>- apron shoulders and stands with a layout of junctions of cleared segments with not cleared ones;</li> <li>- roads and access roads (to filling stations, from apron to depot of cargo and mail transportation service, Airport Security Checkpoint, to radio aids), inner airport roads.</li> </ul>
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Асфальтобетон / Asphalt-Concrete, МС / Stands 0-2, 5-7 – PCN 40/R/B/X/T МС / Stands 10-12 – PCN 29/R/B/X/T МС / Stands 8, 9 – PCN 9/F/D/Z/T
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: А – 24 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 29/F/D/Y/T В – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 32/R/B/X/T С – 16 М, бетон / Concrete, PCN 15/R/B/X/T Маршрут М / Route M, 16 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 40/F/D/Y/T от траверза МС 12 до траверза МС 7 / from abeam stand 12 to abeam stand 7 PCN 32/R/B/X/T от траверза МС 7 до траверза МС 0 / from abeam stand 7 to abeam stand 0
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров 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	Общая ширина РД А и двух укрепленных обочин составляет 24 м, РД В – 21 м Total width of TWY A and two reinforced shoulders is 24 M, TWY B – 21 M.

**URMT АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ  
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**

**URMT АД 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	T-образный знак постановки ВС, номера стоянок, контуры зон обслуживания. Маркировка осевой линии РД, места ожидания перед выруливанием на ВПП, боковые ограничительные линии РД. Линии заруливания, разворота, выруливания. T-shaped stop sign, stand numbers, contours of stand safety areas. Marking of TWY centre line, runway-holding position, taxiway edge. Lead-in, turning and lead-out lines.
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, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, and taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп", 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

**URMT АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**

**URMT АД 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

**URMT АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

**URMT АД 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ - II Ставрополь Stavropol Aeronautical Meteorological Station (Civil) - II
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-II Ставрополь, 9 часов Stavropol Aeronautical Meteorological Station (Civil) - II, 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 3 часа TREND 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация по заявке экипажа Individual consultation on flight crew's request
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	- P <sub>swh</sub> , P <sub>swm</sub> - прогностические карты ОЯ; METAR, SPECI, (включая TREND), TAF, TAFAMD, SIGMET, AIRMET, AIREP, VAA, SWX; для полетов ниже FL100 (FL150 в горных районах) GAMET, GAMET AMD; - Прогноз ветра и температуры для FL050, 080, 100, 140, 180, 210, 240, 270, 300, 320, 340, 360, 390, 410, 450, 480, 530; - P <sub>85</sub> , P <sub>7</sub> , P <sub>8</sub> , P <sub>4</sub> , P <sub>3</sub> , P <sub>25</sub> , P <sub>2</sub> , P <sub>15</sub> .      рус, англ  - P <sub>swh</sub> , P <sub>swm</sub> are Significant Weather Charts, METAR, SPECI (including TREND), TAF, TAFAMD, SIGMET, AIRMET, AIREP, VAA, SWX, for flight operations below FL100 (FL150 in mountainous areas) GAMET, GAMET AMD; - wind and air temperature forecast for FL050, 080, 100, 140, 180, 210, 240, 270, 300, 320, 340, 360, 390, 410, 450, 480, 530; - P <sub>85</sub> , P <sub>7</sub> , P <sub>8</sub> , P <sub>4</sub> , P <sub>3</sub> , P <sub>25</sub> , P <sub>2</sub> , P <sub>15</sub> .      RUS/ENG

7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- приземные карты погоды;</li> <li>- U<sub>85</sub>, U<sub>7</sub>, U<sub>5</sub>, U<sub>4</sub>, U<sub>3</sub>, U<sub>2</sub>;</li> <li>- предупреждения по АД Ставрополь/Шпаковское;</li> <li>- предупреждение о сдвиге ветра;</li> <li>- данные МРЛ (ДМРЛ);</li> <li>- данные ИСЗ.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- surface weather charts;</li> <li>- U<sub>85</sub>, U<sub>7</sub>, U<sub>5</sub>, U<sub>4</sub>, U<sub>3</sub>, U<sub>2</sub>;</li> <li>- Stavropol/Shpakovskoye aerodrome warnings;</li> <li>- wind shear warnings;</li> <li>- weather radar information (Doppler weather radar information);</li> <li>- satellite data.</li> </ul>
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Аэродромная метеорологическая информационно-измерительная станция АМИС-РФ с выносным информационным устройством ВИУ и датчиками (измерители параметров ветра, видимости, высоты облаков, температуры и влажности, атмосферного давления);</li> <li>- Многофункциональный метеорологический комплекс «МИТРА»;</li> <li>- Станция рабочая Метеорологической автоматизированной радиолокационной сети (РС МАРС);</li> <li>- Абонентский пункт ДМРЛ-С Ставрополь.</li> <li>- Aerodrome meteorological information-measurement system AMIS-RF with a remote information device and sensors (for monitoring of wind parameters, visibility, ceiling, temperature and humidity, atmospheric pressure);</li> <li>- Multifunctional meteorological complex "MITRA";</li> <li>- Workstation of Automated meteorological radar network (RS MARS);</li> <li>- Doppler Meteorological Radar DMRL-C Stavropol subscriber's post.</li> </ul>
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, Вышка APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет  NIL

**URMT AD 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**URMT 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	
07	075°40' 068°	2600x48	PCN 29/R/B/X/T (mixed) Asphalt-Concrete	450622.96N 0420548.38E 450643.79N 0420743.62E	THR 1486 FT / 452.7 M TDZ 1484 FT / 452.2 M	
25	255°41' 248°	2600x48	PCN 29/R/B/X/T (mixed) Asphalt-Concrete	450643.79N 0420743.62E 450622.96N 0420548.38E	THR 1434 FT / 436.9 M TDZ 1446 FT / 440.6 M	
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры полосы летной (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	2900x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2900x300	нет/NIL	нет/NIL	

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

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагае- мая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
07	2600	3000	2600	2600	нет/NIL
25	2600	3000	2600	2600	нет/NIL

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

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

**URMT АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**  
**URMT AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.**

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	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: синие на всех РД. Осевых нет. Edge: blue on all TWY. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 14 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 14 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

## УРМТ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.

## URMT AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	H1 -450634N 0420605E - H2 -450645N 0420706E -
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/ффт) TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	1486 фт / 453 м 1486 FT / 453 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	H1 -TLOF 34X34 м, FATO 40x40 м, асфальтобетон, PCN 40/F/D/Y/T TLOF 34X34 м, FATO 40x40 M, Asphalt-Concrete, PCN 40/F/D/Y/T H2 -20x20 м, асфальтобетон, PCN 32/R/B//X/T 20x20 M, Asphalt-Concrete, PCN 32/R/B//X/T
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	H1 -075°40'02"/255°41'23" H2 -075°40'02"/255°41'23"
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

## УРМТ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.

## URMT AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Ставрополь/Шпаковское диспетчерский район / Stavropol/Shpakovskoye CTA: 453710N 0414721E - 452546N 0423450E - 452213N 0423856E - 450000N 0424600E - 444913N 0422524E - 445300N 0415600E - 451246N 0412636E - 451917N 0413018E - 453159N 0414254E - 453710N 0414721E Ставрополь/Шпаковское диспетчерская зона / Stavropol/Shpakovskoye CTR: 445128N 0420801E - 445300N 0415600E - 451110N 0414625E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 28 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 28 KM centred at (450633N 0420645E) до / to 445128N 0420801E		
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Ставрополь/Шпаковское диспетчерский район / Stavropol/Shpakovskoye CTA: выше 300 м/1000 фт AGL до FL160/above 300 M/1000 FT AGL up to FL160 Ставрополь/Шпаковское диспетчерская зона / Stavropol/Shpakovskoye CTR: от земли до FL080 / GND up to FL080		
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C		
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Ставрополь-Подход, Ставрополь-Вышка Stavropol-Approach, Stavropol-Tower	рус, англ RUS, ENG	
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	5000 фт/(1090) м 5000 FT/(1090) M		
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24		
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system		

## УРМТ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.

## URMT AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000	к/с H24	Аварийная частота / Emergency FREQ Резервная Частота / Reserve FREQ
ДПП APP	Ставрополь-Подход Stavropol-Approach	121.050 124.000	к/с H24	нет NIL
Вышка TWR	Ставрополь-Вышка Stavropol-Tower	120.900 124.000	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Ставрополь-АТИС Stavropol-ATIS	128.825 134.200	к/с H24	рус / RUS, англ / ENG
	Ставрополь-Земля Stavropol-Ground	119.000	0500 – 1700	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up
	Ставрополь-Транзит Stavropol-Transit	131.700	0500 – 1700	Коммерческий канал, рус, англ Commercial channel, RUS, ENG

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

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение передающей антенны DME	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км)	Примечания
Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordi- nates	Elevation of DME transmit- ting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VORDME (8°E/-)	CTB STW	114.9 CH 96X	к/с H24	450628.9N 0420700.7E	450 M 1500 FT		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
KPM 07 ILS кат. II (8°B/-) LOC 07 ILS CAT II (8°E/-)	ИОП  ИОП	110.5	к/с H24	450652.8N 0420833.4E			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 07 GP 07		329.6	к/с H24	450619.9N 0420604.9E			3° 10', RDH 16.4 M/54 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 07 DME 07	ИОП ИОП	CH 42X	к/с H24	450620.0N 0420604.9E	450 M 1500 FT		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 07 LOM 07	ОП ОП	730	к/с H24	450551.6N 0420255.2E			248°MAG/3.9 KM RWY 07 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 07 LMM 07	О О	358	к/с H24	450614.5N 0420503.5E			248°MAG/1.0 KM RWY 07 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
KPM 25 ILS кат. II (8°B/-) LOC 25 ILS CAT II (8°E/-)	ИКТ  ИКТ	110.7	к/с H24	450615.4N 0420506.8E			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 25 GP 25		330.2	к/с H24	450635.7N 0420732.4E			2°40', RDH 16.4 M / 54 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 25 DME 25	ИКТ ИКТ	CH 44X	к/с H24	450635.8N 0420732.4E	450 M 1500 FT		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 25 LOM 25	КТ КТ	730	к/с H24	450717.6N 0421050.3E			068°MAG/4.2 KM RWY 25 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 25 LMM 25	К К	358	к/с H24	450653.2N 0420837.1E			068°MAG/1.2 KM RWY 25 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 07 GLS кат. I GBAS (H) 07 GLS CAT I	G07A	CH 20427	к/с H24			37	3°10', TCH 16.5 M / 54FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 25 GLS кат. I GBAS (H) 25 GLS CAT I	G25A	CH 20838	к/с H24	450635.8N 0420630.1E		37	2°40', TCH 17.4 M / 57FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УРМТ URMT	108.400 CH 22071	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

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

Руление или буксировка выполняются после получения от диспетчера УВД разрешения на руление (буксировку) и информации о маршруте руления по аэродрому. Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния аэродромных покрытий, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости.

Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой. При буксировке ВС между лицом, руководящим буксировкой и экипажем ВС должна поддерживаться двухсторонняя связь по переговорному устройству, радио или визуально с помощью специальных сигналов. Буксировка производится с включенными на ВС аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

Независимо от полученного указания ОВД перед пересечением, занятием ВПП или РД экипаж ВС и (или) лица, осуществляющие буксировку ВС, обязаны убедиться в безопасности маневра.

Противообледенительная обработка воздушных судов осуществляется на основании «Руководства по защите воздушных судов от обледенения» АО «Международный аэропорт Ставрополь».

Для противообледенительной обработки ВС выделены МС № 1 и 2.

Решение на проведение противообледенительной обработки ВС принимает КВС совместно с начальником смены отдела наземного и технического обслуживания ВС. При расхождении мнений КВС и начальника смены обработка в любом случае проводится.

Контроль после противообледенительной обработки ВС осуществляется авиатехником отдела наземного и технического обслуживания ВС и экипажем в зоне видимости.

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

Руление и буксировка производятся по осевой линии РД.

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

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

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

Руление или буксировка производятся по установленной маркировке. Руление на МС 0-2, 5-7, 8-12 выполняется на тяге собственных двигателей.

Руление ВС с четырьмя двигателями осуществлять на тяге внутренних двигателей.

МС 10, 11, 12 закрыты для ВС А-319, А-320 и их модификаций, В737-400, В737-500, В737-800, RRJ-95В.

Выруливание ВС с МС 1, 2, 5, 6 на маршрут М осуществляется буксировкой.

Диспетчер УВД, управляющий движением ВС по аэродрому:

- информирует экипажи ВС об ограничениях;
- дает указания о движении ВС по установленным маршрутам.

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

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

ACFT taxiing or towing shall be carried out upon obtaining ATC controller's taxi (towing) clearance and taxi route information. Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command depending on condition of aerodrome pavement, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions.

The safety of towing is provided by the person coordinating towing. During ACFT towing two-way radio communication between a person coordinating towing and flight crew must be maintained via interphone, radio or visually using the established signals. Towing shall be carried out with ACFT navigation lights and flashing beacons switched on.

The flight crew and/or tow crew must make sure that manoeuvre is safe before crossing, occupying RWY or TWY irrespective of the clearance obtained from the ATS unit.

De-icing treatment of ACFT is carried out on the basis of "Manual of aircraft protection against icing" of AO "Stavropol International Airport".

Stands 1 and 2 are designated for de-icing treatment of aircraft.

Pilot-in-command shall take a decision to carry out de-icing treatment of ACFT together with head of a shift of ACFT ground handling and maintenance department. In case of disagreement between a pilot-in-command and head of a shift, de-icing treatment will be carried out at any time.

Control after de-icing treatment of ACFT is carried out by technician of ACFT ground handling and maintenance department and by flight crew within visual range.

**2. Taxiing to and from stands**

ACFT taxiing and towing shall be carried out along TWY centre line.

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

Taxiing from TWY A to TWY B shall be carried out along Route M.

Taxiing to stands shall be carried out along Routes 0, 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

Taxiing or towing shall be carried out along the established marking. Taxiing to stands 0-2, 5-7, 8-12 shall be carried out under own engines power.

Taxiing of four-engined ACFT shall be carried out under inboard engines power.

Stands 10, 11, 12 are closed for A-319, A-320 and their modifications, B737-400, B737-500, B737-800, RRJ-95B ACFT.

ACFT taxiing out of stands 1, 2, 5, 6 onto Route M shall be carried out by towing.

ATC controller, coordinating ACFT movement about the aerodrome:

- informs flight crews about restrictions;
- instructs ACFT to taxi according to the established routes.

## Прибытие

Посадка с попутным ветром выполняется по запросу экипажа ВС. Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

Заруливание ВС на место стоянки производится по сигналам машины сопровождения или по сигналам встречающего лица, а при их отсутствии, по решению КВС.

## Отправление

При запросе экипажем ВС разрешения на запуск двигателей, экипаж ВС должен доложить индекс прослушанной АТИС. Запуск двигателей, буксировка и движение ВС по аэродрому осуществляется с разрешения диспетчера УВД.

Выполнение взлета не от начала ВПП разрешается только после получения от экипажа ВС запроса или доклада о готовности к взлету не от начала ВПП. Ответственность за принятие такого решения возлагается на командира ВС. Запрещается взлет не от начала ВПП в период действия процедур при ограниченной видимости.

Взлет с попутным ветром выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе органа ОВД. Ответственность за принятие такого решения возлагается на командира ВС.

### 3. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

Нет.

### 4. Зона стоянки для вертолетов

Для стоянки вертолетов используются МС 0, 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

Руление или перемещение (руление по воздуху) на ВПП, вертолетную площадку с МС или с ВПП, с вертолетной площадки на МС производится по установленным маршрутам руления для ВС, согласно требованию РЛЭ и других документов, регламентирующих летную работу.

### 5. Перрон

Движение ВС по перрону осуществляется рулением или буксировкой спецмашинами после получения разрешения диспетчера УВД. Заруливание (буксировка) ВС на МС, а также выруливание ВС (буксировка от МС до места запуска) производятся под руководством специалиста ИАС.

### 6. Ограничение при рулении

Для ВС В737-800 руление по РД А ЗАПРЕЩЕНО.

### 7. Удаление ВС, потерявших способность двигаться

В аэропорту Ставрополь/Шпаковское эвакуация ВС с летного поля аэродрома осуществляется в соответствии с «Инструкцией по эвакуации поврежденных воздушных судов с летного поля аэродрома Ставрополь» утвержденным генеральным директором АО «Международный аэропорт Ставрополь». «Инструкция по эвакуации поврежденных воздушных судов с летного поля аэродрома Ставрополь» содержит указания по действиям должностных лиц и сотрудников аэропорта, направленные на организацию и участие в работах по эвакуации ВС с летного поля аэродрома Ставрополь, а также исходные и справочно-информационные материалы, необходимые для планирования и выполнения указанных работ.

## Arrival

Aircraft landing with a tail wind component shall be executed on request of the flight crew. The pilot-in-command is responsible for making the decision to perform such landing.

ACFT taxiing into stand shall be executed according to the signals of the "Follow-me" vehicle or marshaller, and in the case of their absence – by the decision of the pilot-in-command.

## Departure

The flight crew requesting clearance for engines start-up must report the latest ATIS code letter. Engines start-up, towing and ACFT movement about the aerodrome shall be executed by clearance of ATC controller.

Take-off not from the RWY beginning shall be executed after the flight crew's request for this or report about readiness to execute such take-off. The pilot-in-command is responsible for making the decision to execute such take-off. Execution of take-off not from the runway beginning is prohibited, when LVP are in progress.

Downwind take-off shall be executed on the flight crew's request or upon the initiative of ATS unit. The pilot-in-command is responsible for making the decision to execute such take-off.

### 3. Parking area for light and ultralight ACFT

NIL.

### 4. Parking area for helicopters

Stands 0, 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 are AVBL for parking of helicopters.

Taxiing or air taxiing from stand to the runway, helipads or from the runway, helipads to stand shall be executed via the established taxi routes for ACFT according to the requirements of the Aeroplane Flight Manual and other documents regulating flight operations.

### 5. Apron

ACFT movement about the apron shall be carried out by taxiing or towing by special vehicles after obtaining the ATC clearance. Taxiing into stands (towing) and taxiing out of stands (towing from stands to start-up position) shall be carried out by the instruction of the specialist of aerodrome engineering service.

### 6. Taxiing – limitations

Taxiing of B737-800 ACFT via TWY A is PROHIBITED.

### 7. Removal of disabled aircraft

Removal of disabled aircraft at Stavropol/Shpakovskoye AD is executed in accordance with the "Instruction for removal of disabled aircraft from airfield at Stavropol aerodrome", approved by the general director of the Joint Stock Company "Stavropol International Airport". "Instruction for removal of disabled aircraft from airfield at Stavropol aerodrome" contains general instructions for airport officials and employees aimed at organizing and participating in removal of aircraft from the airfield, as well as source and information materials necessary for planning and execution of above mentioned operations.

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

С аэродрома Ставрополь/Шпаковское производятся полеты на различных типах ВС с целью перевозки пассажиров и грузов по международным и внутренним воздушным трасам РФ, а также контрольно-испытательные, учебно-тренировочные полеты в интересах безопасности РФ, полеты по санзаданиям и аварийно-спасательным работам.

При наличии сложной воздушной обстановки, руководитель полетов имеет право временно приостановить (ограничить) учебно-тренировочные полеты до нормализации воздушной обстановки.

### УРМТ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

#### 1. Общие положения

Выполнение эксплуатационных процедур снижения шума на местности должно производиться без снижения уровня безопасности полетов.

В случае отказа одного из двигателей ВС на этапе взлета, выполнение эксплуатационных приемов снижения шума на местности не производится.

При взлете с ВПП 25 применяется процедура уменьшения шума NADP 1. Взлет с ВПП 07 без ограничений.

#### 2. Процедура уменьшения шума вблизи аэродрома (NADP 1)

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 240 м/800 фт над уровнем аэродрома.

Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения процедуры снижения шума составляет не менее  $V_2 + 20$  км/ч (10 узлов).

По достижении высоты 240 м/800 фт или выше над уровнем аэродрома, в целях снижения шума, скорректировать и поддерживать мощность/тягу двигателей в соответствии с графиком регулирования мощности/тяги, приведенном в Руководстве по эксплуатации ВС.

Выдерживать скорость набора высоты  $V_2 + (20 - 40)$  км/ч (10 - 20 узлов) при положении закрылков и предкрылков во взлетной конфигурации. На высоте 900 м/3000 фт над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать, в установленном порядке, закрылки и предкрылки для завершения перехода на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

#### 3. Ограничения

**На взлет.** Взлет воздушного судна при попутном ветре с учетом коэффициента сцепления разрешается в случаях, когда это направление является оптимальным для уменьшения шума над городом или в случаях, когда выполнение взлета против ветра не обеспечивает безопасности или взлет в этом направлении запрещен. При этом попутная составляющая скорости ветра должна соответствовать нормам, установленным РЛЭ каждого типа ВС.

**На посадку.** На ВПП 07:

- непосредственно перед конечным этапом захода на посадку следует избегать, по возможности, больших скоростей снижения;

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

Flight operations at Stavropol/Shpakovskoye AD are executed on different types ACFT for the purpose of air carriage of passengers and cargo along the international and domestic airways of the Russian Federation, as well as practice and training flights in interest of the Russian Federation security, ambulance flights and emergency-rescue operations.

Depending on the present air situation Flight Control Officer can temporary suspend (restrict) practice and training flights.

### URMT AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

#### 1. General provisions

Noise abatement procedures shall be executed without reduction of flight safety.

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

NADP 1 procedure shall be applied during take-off from RWY 25. Take-off from RWY 07 – without restrictions.

#### 2. Noise abatement procedure NADP 1

Noise abatement procedure shall be initiated at altitude not less than 240 м/800 ft AAL.

The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than  $V_2 + 20$  km/h (10 kt).

Upon reaching 240 м/800 ft AAL or above, flight crew shall adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the Aeroplane Flight Manual.

Flight crew shall maintain a climb speed of  $V_2 + (20 - 40)$  km/h (10 - 20 kt) with flaps and slats in take-off configuration. At 900 м/3000 ft AAL, while maintaining a positive rate of climb, flight crew shall accelerate and retract flaps/slats on schedule to complete transition to normal en-route climb speed.

#### 3. Restrictions

**Take-off restrictions.** Aircraft take-off with tailwind taking into account friction coefficient is allowed when this direction is optimal for noise abatement over the city or when upwind take-off does not provide safety or is prohibited. In this case tail-wind component must comply with values established by the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft type.

**Landing restrictions.** RWY 07:

- high speeds of descent shall be avoided if possible immediately before the final approach segment;

- изменение конфигурации и скорости полета ВС, связанное с приемами снижения шума, осуществлять согласно требованиям РЛЭ данного типа ВС.

На ВПП 25 – без ограничений.

## УРМТ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

### 1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

1.1. Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры производства полетов в условиях ограниченной видимости вводятся РП с уведомлением оператора аэродрома и экипажей ВС через АТИС.

Процедуры LVP применяются в целях:

- предотвращения столкновений ВС в условиях ограниченной видимости;
- защиты критических зон курсового и глиссадного маяков ILS.

Орган ОВД, управляющий движением ВС по аэродрому, информирует экипажи ВС о взаимном расположении ВС, в том числе следующих по одному маршруту, в условиях LVP.

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

Руление ВС при видимости менее 550 м выполняется только за машины сопровождения строго по осевой линии. О наличии машины сопровождения перед ВС экипаж сообщает диспетчеру. При обнаружении на маршруте руления препятствий, КВС обязан принять меры по предупреждению столкновения и доложить органу ОВД. Скорость движения ВС определяется КВС в зависимости от состояния поверхности перрона и РД, условий видимости и наличия препятствий. Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера ДПП.

В период действия Процедур в условиях ограниченной видимости запрещаются:

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

1.2. ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

При выполнении полетов в период действия процедур в условиях ограниченной видимости (LVP) ВПП 07/25 используются:

- светосигнальное оборудование ОВИ-1 «ИДМАН» («ИДМАН») и разрешенные для использования в условиях ограниченной видимости (LVP) средства наблюдения и посадки;
- обзорный радиолокатор аэродромный (ОРЛ-А) «АОРЛ-85К»;
- автоматический радиопеленгатор АРП «Платан» (DF2000);
- радиомаячные системы инструментального захода воздушных судов на посадку (РМС) ILS 2700/DME/NL 2700, в состав которых входят: курсовой радиомаяк (КРМ), глиссадный радиомаяк (ГРМ), совмещенный с радиомаяком DME/NL 2700;
- азимутально-дальномерный радиомаяк VOR 2700/DME/N 2700;

- change of ACFT flight configuration and speed connected with noise abatement procedures shall be executed according to the requirements of the Aeroplane Flight Manual of the given ACFT type.

- RWY 25 – without restrictions.

## URMT AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1. Low visibility procedures

1.1 Application of low visibility procedures

LVP are implemented by the Flight Control Officer with notification of aerodrome operator and flight crews via ATIS.

LVP are applied for the following purposes:

- to avoid collision of ACFT in low visibility conditions;
- to protect ILS LOC and GP critical areas.

During low visibility procedures ATS unit controlling ACFT movement about the aerodrome informs flight crews about ACFT position relative each other, including ACFT proceeding along the same taxi route.

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

When visibility is less than 550 m, taxiing of ACFT shall be carried out only after “Follow-me” vehicle strictly along the centre line. Flight crew shall report presence of “Follow-me” vehicle in front of the aircraft to the controller. If obstacles are detected on taxi route, the pilot-in-command must take measures to avoid collision and report this to ATS unit. Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command depending on condition of apron and TWY pavement, visibility conditions and presence of obstacles. The responsibility for assignment of taxi routes within the manoeuvring area is rested on APP controller.

When LVP are in force, it is prohibited:

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

1.2 RWY equipment approved to support low visibility procedures

The following equipment is used for RWY 07/25 flight operations during low visibility procedures:

- LGT LIH-1 “IDMAN” and surveillance and landing aids permitted for use during low visibility procedures;
- TAR “AORL-85K”;
- Automatic direction finder “Platan” (DF2000);
- ILS 2700/DME/NL 2700, which include: LOC, GP collocated with DME/NL 2700;
- VOR2700/DME/N 2700;

- наземная станция автоматического зависимого наблюдения и вещания АЗН-В (НС-1А);  
- локальная контрольно-корректирующая станция ЛККС-А-2000.

1.3. Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

На аэродроме применяются «Процедуры в условиях ограниченной видимости на ВПП при RVR менее 550 м».

1.4. Описание наземных маркировочных знаков/свето-технических средств для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

На РД А, В, С нанесена маркировка критической зоны ILS (РМС), маркировка предварительного старта (места ожидания ВС перед ВПП). Линия маркировки предварительных стартов (места ожидания ВС перед ВПП) РД А, В, С совпадают с маркировкой критических зон ILS. ВПП 07/25 оборудована огнями защиты ВПП (огни предупреждающей линии желтого цвета).

## 2. Процедуры полетов по ППП

### 2.1 Вылет по ППП

При запросе экипажем ВС разрешения на запуск двигателей экипаж ВС должен доложить индекс прослушанной информации АТИС.

Запуск двигателей, буксировка и движение ВС по аэродрому осуществляется с разрешения диспетчера УВД.

Выполнение взлета не от начала ВПП разрешается только после получения от экипажа ВС запроса или доклада о готовности к взлету не от начала ВПП. Ответственность за принятие такого решения возлагается на командира ВС.

#### **Примечание:**

ЗАПРЕЩАЕТСЯ выполнение взлета не от начала ВПП в период действия процедур при ограниченной видимости.

Взлет с попутным ветром выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

Взлет и первоначальный набор высоты осуществляются:

- по SID, которые включают в себя процедуру набора высоты и перехода к маршрутной структуре ОВД до ПОД границ диспетчерского района;
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля - по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

SID RNAV (GNSS) применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах SID RNAV (GNSS) или выдерживание SID RNAV (GNSS) не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру УВД и использовать альтернативный SID или запросить векторение для вылета.

После взлета экипаж обязан доложить диспетчеру УВД о выполнении взлета, назначенном SID и занимаемой высоте.

### 2.2 Прибытие по ППП

Снижение и подход к аэродрому осуществляется:

- по установленным STAR;

- ADS-B (NS-1A);

- GNSS Local Augmentation Station LKKS-A-2000.

1.3. Meteorological conditions under which low visibility procedures are applied

Low visibility procedures are applied at the AD when RVR is less than 550 m.

1.4. Ground marking signs/lighting for use in accordance with low visibility procedures

TWY A, B, C are provided with ILS critical area marking and runway-holding position marking. Runway-holding positions marking on TWY A, B, C is coincident with ILS critical area marking. RWY 07/25 is equipped with runway guard lights (yellow clearance bars).

## 2. Procedures for IFR flights

### 2.1 IFR departure

When requesting engines start-up, the flight crew must report code letter of the latest obtained ATIS information.

ACFT engines start-up, towing, ACFT movement about the aerodrome shall be executed by ATS controller's clearance.

Take-off execution not from the runway beginning is cleared only after getting the flight crew's request or report about readiness for take-off not from the runway beginning. The pilot-in-command is responsible for making the decision to execute such take-off.

#### **Note:**

Take-off execution not from the runway beginning is PROHIBITED, when LVP are in progress.

Downwind take-off shall be executed on the flight crew's request or upon the initiative of ATS unit. The pilot-in-command is responsible for making the decision to perform such take-off.

Take-off and initial climb shall be executed:

- via SID, that include climb procedure and transition to ATS route structure before CRP at CTA boundary;

- via tracks assigned by ATS unit using radar vectoring when continuous radar control is AVBL.

RNAV (GNSS) SID is available for ACFT with certified equipment and by the flight crews having appropriate approval.

If the flight crew has no information on RNAV (GNSS) SID parameters or if unable to maintain assigned RNAV (GNSS) SID, the flight crew must report it to ATC controller and use alternative SID or request vectoring for departure.

After take-off, the flight crew must report take-off execution, assigned SID and reached FL (altitude) to ATC controller.

### 2.2 IFR arrival

Descent and approach shall be executed:

- via established STAR;

- методом векторения.

STAR RNAV (GNSS) применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах STAR RNAV (GNSS) и/ или схемы захода на посадку или выдерживание STAR RNAV (GNSS) и/ или схемы захода на посадку не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру УВД и использовать альтернативный STAR или запросить векторение для прибытия и/ или захода на посадку.

При установлении радиосвязи с органом ОВД экипаж ВС должен доложить о наличии текущего индекса информации АТИС.

При следовании по STAR экипаж ВС обязан соблюдать линию пути, вертикальный профиль и ограничения по скорости, опубликованные на карте STAR.

**Примечание:**

- ограничения по высоте и скорости могут быть отменены органом ОВД;

- спрямление линии пути STAR выполняется только после получения от органа ОВД указания следовать прямо на указанную точку.

2.3 Заход на посадку по ППП

При установлении первоначальной связи с диспетчером УВД экипаж обязан доложить о выбранной системе захода на посадку.

Информацию о возможных типах заходов на посадку экипаж ВС получает из сводки АТИС.

В целях регулирования интервалов для захода на посадку экипаж ВС должен быть готов в любой момент времени по указанию органа ОВД следовать прямо на заданную точку пути.

Разрешение следовать прямо на IF выдается только в том случае, если угол подхода ВС к предпосадочной прямой составит не более 45°.

Точный заход на посадку выполняется по ILS и GLS на ВПП 07 и ВПП 25.

Неточный заход на посадку выполняется по RNAV (GNSS), VORDME, NDB на ВПП 07 и ВПП 25.

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем высот ниже эшелона перехода осуществляется в футах по давлению QNH.

В сводке АТИС передается значение давления QNH в гПа, по запросу экипажа ВС давление QNH может передаваться в мм рт. ст.

Давление QFE выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами (футы QNH – метры QFE).

Ниже эшелона перехода диспетчером УВД может быть назначена любая высота, кратная 100 фт, в диапазоне 3000 – 5000 фт.

Посадка с попутным ветром выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

Внеочередной заход на посадку выполняется по установленной схеме захода на посадку или траектории, задаваемой органом ОВД методом векторения.

При уходе на второй круг по решению КВС экипаж ВС обязан доложить диспетчеру ОВД причину ухода.

- by radar vectoring.

RNAV (GNSS) STAR is available for ACFT with certified equipment and by the flight crews having appropriate approval.

If the flight crew has no information on RNAV (GNSS) STAR parameters and/or approach procedure or if unable to maintain assigned RNAV (GNSS) STAR and/or approach procedure, the flight crew must report it to ATC controller and use alternative STAR or request radar vectoring for arrival and/or approach.

Having established radio contact with ATS unit, the flight crew must report current ATIS code letter.

When proceeding along STAR, the flight crew must maintain the track, vertical profile and speed restrictions published on STAR chart.

**Note:**

- altitude and speed restrictions can be cancelled by ATS unit;

- alignment of STAR track shall be carried out only after obtaining the instruction from ATS unit to proceed directly to the assigned point.

2.3 IFR approach

Flight crew shall report the selected approach procedure on the initial contact with ATC controller.

Information on available approach procedures is broadcasted to the flight crew via ATIS.

In order to regulate approach intervals the flight crew must be ready at any time to proceed directly to the assigned waypoint as instructed by ATS unit.

Clearance to proceed directly to IF is issued only, if the angle of ACFT approach path to final does not exceed 45 degrees.

ILS and GLS precision approaches shall be executed to RWY 07 and RWY 25.

RNAV (GNSS), VORDME, NDB non-precision approaches shall be executed to RWY 07 and RWY 25.

ATS unit assigns and the flight crew shall maintain altitude below the transition level in feet based upon QNH pressure.

The QNH value in hectopascals (hPa) is provided in ATIS broadcasting, it can also be provided in mm mercury column on the flight crew's request.

QFE value is issued by ATS unit on the flight crew's request only.

The flight crews of ACFT, not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH, must have conversion tables (feet QNH - metres QFE).

ATC controller can assign any altitude divisible by 100 feet, in the range of 3000-5000 feet for flights below transition level.

Downwind landing shall be executed upon the flight crew's request or by the initiative of ATS unit. The pilot-in-command is responsible for making the decision to perform such landing.

Priority approach shall be executed in accordance with the established approach procedure or via tracks assigned by ATS unit by radar vectoring.

In case of missed approach by decision of pilot-in-command, the flight crew must report the reason for it to ATS unit controller.

При заходе на посадку экипаж обязан доложить выбранную систему захода на посадку.

Особенности при заходе на посадку по CHC

При выполнении захода на посадку по GLS, RNAV (GNSS), экипаж ВС обязан доложить диспетчеру ОВД резервную систему захода на посадку. Контроль работоспособности GNSS при выполнении заходов на посадку осуществляется органом ОВД с помощью оборудования GBAS (ЛККС А-2000). При необеспечении выполняемой операции орган ОВД информирует об этом экипаж ВС и рекомендует заход по резервной системе.

### 3. Процедуры наблюдения ОВД

Системы наблюдения ОВД используются при аэродромном диспетчерском обслуживании для выполнения следующих функций:

а) контроля за траекторией полета воздушных судов на конечном участке захода на посадку;

б) контроля за траекторией полета других воздушных судов, находящихся в диспетчерской зоне аэродрома и его окрестностях, и установлением предусмотренного эшелонирования;

с) оказания содействия в навигации воздушным судам, выполняющим полет по ПВП.

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

При использовании первичного обзорного радиолокатора в целях ОВД, экипаж ВС обязан подтверждать и докладывать диспетчеру ОВД о начале снижения, занятии эшелона (высоты) полета.

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

В целях индивидуального опознавания воздушных судов каждому воздушному судну присваивается код вторичного обзорного радиолокатора, который должен сохраняться в течение всего полета.

Коды 7700, 7600 и 7500 резервируются на международном уровне для использования экипажами воздушных судов в условиях аварийной ситуации, отказа радиосвязи или незаконного вмешательства.

Получив соответствующее сообщение от органа ОВД, экипаж воздушного судна может не передавать донесения о местоположении в пунктах обязательной передачи донесений или передавать донесения только при пролете пунктов передачи донесений, указанных соответствующим органом ОВД, включая пункты, в которых необходимо передавать донесения с борта в метеорологических целях.

#### 3.3 Наблюдение и ОВД с использованием АЗН-В (ADS-B)

Воздушные суда, оборудованные передатчиками АЗН-В и имеющие возможность опознавания воздушного судна, передают опознавательные индексы воздушных судов в соответствии с опознавательным индексом, указанным в поле 7 плана полета, или, когда план полета не представлен, передают регистрационные знаки воздушных судов.

#### 3.4 Потеря радиосвязи

При потере (отказе) радиосвязи экипаж ВС обязан:

- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя ВЧ - канал 4672 кГц, аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;

- прослушивать на частоте ДПРМ информацию и указания диспетчера ОВД;

When executing approach the flight crew must report the selected approach procedure.

Peculiarities of satellite navigation systems approach

During GLS, RNAV (GNSS) approach the flight crew must report alternative approach procedure to ATS unit controller. ATS unit provides control of GNSS serviceability using GBAS (GBAS A-2000) equipment during approach. If execution of the operation in process is not provided, the ATS unit informs the flight crew about it and recommends approach using alternative procedure.

### 3. ATS surveillance procedures

ATS surveillance systems are used in aerodrome traffic service to perform the following functions:

a) monitoring of aircraft flight path on final approach segment;

b) flight path monitoring of other aircraft in CTR and in the vicinity of the aerodrome, and providing specified separation;

c) providing navigation assistance to ACFT, executing VFR flight.

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

When using primary surveillance radar for the purpose of ATS, the flight crew shall confirm and report descending and reaching a flight level (altitude) to the ATC controller.

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

For the purpose of individual aircraft identification, each aircraft is assigned a secondary surveillance radar code, which should, whenever possible, be retained throughout the flight.

Codes 7700, 7600 and 7500 are reserved internationally for use by flight crews encountering a state of emergency, radio communication failure or unlawful interference.

After obtaining the instruction from ATS unit, the flight crew may omit position reports at compulsory reporting points or report only over those reporting points specified by the ATS unit concerned, including points in which air-reports shall be transmitted for meteorological purposes.

#### 3.3 Surveillance and ATS using ADS-B

Aircraft equipped with ADS-B and having an aircraft identification feature shall transmit the aircraft identification as specified in Item 7 of the flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration marks.

#### 3.4 Communication failure

In case of communication failure the flight crew shall:

- take measures to re-establish radio communication, using high frequency channel 4672 kHz, emergency frequency - 121.500 MHz, radio communication with other aircraft and ATS units;

- monitor the frequency of LOM for information and ATC controller's instructions;

- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;

- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме уйти на запасной аэродром.

Во всех случаях экипаж может использовать телефон для связи с руководителем полетов + 7 8652-23-10-51 или + 7 906-466-55-48.

При потере (отказе) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в разделе ENR 1.6 АИП России.

#### 4. Процедуры полетов по ПВП

При полетах по ПВП необходимо:

- иметь двустороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД;
- сообщать местоположение, когда это необходимо;
- выполнять команды диспетчеров ОВД.

Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

- предоставляется план полета в отношении разрешения органа ОВД с заполненными пунктами 7-18 с указанием цели полета;

- разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом ВС в диспетчерский район;

- сообщение о местоположении представляется в соответствии с п. 3.6.2 Приложения 2 ИКАО;

- отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

- полет осуществляется при визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам;

- на установленной частоте поддерживается двусторонняя радиосвязь.

#### **Примечания:**

- разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между ВС, выполняющими полеты по ППП и ПВП;

- командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полета по ППП;

- полеты по ПВП в диспетчерской зоне выполняются ВС на высотах от 1800-3000 фт;

- вход и выход в/из диспетчерской зоны осуществляется по согласованию с органом ОВД;

- при входе в диспетчерскую зону производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района на давление QNH аэродрома;

- перевод шкалы барометрического высотомера на давление QNH района производится при выходе за пределы диспетчерской зоны.

#### 5. Примечания

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

Орган ОВД оперативно информирует экипаж, когда:

а) видимость (минимальная из трех значений) улучшается и достигает (или превышает) одно или несколько из следующих значений, или видимость ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 800 м, 1500 м;

- execute approach in accordance with the procedures, established for radio communication failure;

- proceed to the alternate aerodrome if appropriate meteorological conditions are not AVBL at the AD.

In all cases the flight crew can use the phone for contact with Flight Control Officer + 7 8652-23-10-51 or + 7 906-466-55-48.

In case of radio communication failure flight crew shall follow radio communication failure procedures set forth in ENR 1.6 section of the AIP Russia.

#### 4. Procedures for VFR flights

During VFR flights it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have a clearance of appropriate ATS unit;
- to report position if required;
- to follow instructions of ATS unit controllers.

If flight conditions permit, ATS unit clearance for VFR flights is issued under the following conditions:

- flight plan shall be submitted with respect to ATS unit clearance with Items 7-18 filled in and with indication of flight purpose;

- ATS unit clearance shall be obtained before ACFT entry into CTR;

- position report shall be submitted in accordance with para 3.6.2 of ICAO Annex 2;

- deviations from ATS unit clearance are permitted only if prior clearance for such deviations has been obtained;

- flight shall be conducted under visual reference with the ground, otherwise the flight can be executed in accordance with IFR;

- two-way radio communication shall be maintained on prescribed frequency.

#### **Notes:**

- ATS unit clearance is designated only for providing separation between IFR flights and VFR flights;

- pilot-in-command must follow VFR and timely report the necessity to change to IFR flight to the ATS unit;

- VFR flights in CTR shall be executed at altitudes 1800-3000 ft;

- entry into and exit from CTR shall be executed by coordination with ATS unit;

- pressure scale of barometric altimeter shall be changed from area QNH to aerodrome QNH when ACFT enters CTR;

- pressure scale of barometric altimeter shall be changed to area QNH when ACFT leaves CTR.

#### 5. Notes

Criteria for RVR (visibility) and height of cloud base (vertical visibility).

ATS unit timely informs the flight crew:

a) when visibility (minimum of the three values) is improving and changes to (or passes through) one or more of the following values, or when visibility is deteriorating and passes through one or more of the following values: 800 м, 1500 м;

b) дальность видимости на ВПП (RVR) (минимальная из трех значений) 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, 300 м, 350 м, 550 м, 800 м;

c) высота нижней границы нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности (вертикальная видимость) увеличивается и достигает (или превышает) одно или несколько из следующих значений, или высота нижней границы нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности (вертикальная видимость) уменьшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м.

## URMT АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

### 1. Миграция птиц

#### Сезонная

В весенний (февраль-апрель) и осенний (октябрь-декабрь) периоды. Направление с севера на юг и запада на восток. Высоты полета до 2000 м/6600 фт.

#### Суточная

Круглосуточно с усилением в утренние и вечерние часы. Направление с севера на юг и с запада на восток. Высоты полета до 600 м/ 2000 фт. Частота – интенсивные кормовые периоды с 0200 до 0700 UTC в утренние часы и с 1400 до 1800 UTC в вечерние часы.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

### 2. Передача информации

Канал передачи (вещания) информации для ВПП 07/25:

- на русском языке – 128.825 МГц;
- на английском языке – 134.200 МГц.

Информация об орнитологической обстановке в районе аэродрома передается АТИС фразами:

- «Перелёт птиц в зоне взлёта/посадки»;
- «Перелёт птиц в зоне взлёта»;
- «Перелёт птиц в зоне посадки»;
- «Перелёт птиц в районе аэродрома и на предпосадочной прямой»;
- «Перелёт птиц в зоне аэродрома»;
- «По курсу взлета и на предпосадочной прямой возможен перелет птиц»;
- «По курсу взлета и на предпосадочной прямой наблюдается перелет птиц»;
- «Возможен перелет птиц в зоне взлета и посадки».

b) when RVR (minimum of the three values) is improving and changes to (or passes through) one or more of the following values, or when RVR is deteriorating and passes through one or more of the following values: 200 m, 300 m, 350 m, 550 m, 800 m;

c) when the height of base of the lowest cloud layer of BKN clouds or OVC (vertical visibility) is lifting and changes to (or passes through) one or more of the following values, or when the height of base of the lowest cloud layer of BKN clouds or OVC (vertical visibility) is lowering and passes through one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m.

## URMT AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

### 1. Bird migration

#### Seasonal bird migration

Spring bird migration takes place from February till April, autumn bird migration - from October till December. Directions of bird migration - from north to south and from west to east. Altitude of flights – up to 2000 m/6600 ft AGL.

#### Daily bird migration

Bird migration takes place H24 with most intensive flights in morning and evening hours. Directions of bird migration - from north to south and from west to east. Altitude of flights – up to 600 m/2000 ft AGL. Intensity: feed migrations take place from 0200 till 0700 UTC in the morning and from 1400 till 1800 UTC in the evening.

Radar control of bird migration is not AVBL.

### 2. Information broadcast

Radio communication channels for broadcasting the information about ornithological situation for RWY 07/25:

- 128.825 MHz – RUS;
- 134.200 MHz – ENG.

Information about ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is broadcasted via ATIS using the phrases:

- “Bird migration in take-off/landing area”;
- “Bird migration in take-off area”;
- “Bird migration in landing area”;
- “Bird migration in the vicinity of the aerodrome and on final”;
- “Bird migration in the terminal area”;
- “Bird migration is expected on take-off heading and on final”;
- “Bird migration is observed on take-off heading and on final”;
- “Bird migration is expected in take-off and landing area”.

**УРМТ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**  
**URMT AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 URMT-31 AD 2.1 URMT-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 07/25	AD 2.1 URMT-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 URMT-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 URMT-55
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 URMT-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 URMT-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 URMT-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 URMT-72
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 URMT-73
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 URMT-74
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 URMT-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 URMT-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 URMT-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 URMT-90
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07/25	AD 2.1 URMT-91
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 07	AD 2.1 URMT-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 25	AD 2.1 URMT-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 07	AD 2.1 URMT-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 25	AD 2.1 URMT-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 07	AD 2.1 URMT-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 25	AD 2.1 URMT-102
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W CAT I, LOC W RWY 07	AD 2.1 URMT-103
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W CAT I, LOC W RWY 25	AD 2.1 URMT-104
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS V CAT I, LOC V RWY 07	AD 2.1 URMT-105
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS V CAT I, LOC V RWY 25	AD 2.1 URMT-106
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS U CAT I, LOC U RWY 07	AD 2.1 URMT-107
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS U CAT I, LOC U RWY 25	AD 2.1 URMT-108
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 07	AD 2.1 URMT-109
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 25	AD 2.1 URMT-110
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 07	AD 2.1 URMT-111
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 25	AD 2.1 URMT-112
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 07	AD 2.1 URMT-113
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 25	AD 2.1 URMT-114
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 07	AD 2.1 URMT-115
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 25	AD 2.1 URMT-116
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB W RWY 07	AD 2.1 URMT-117
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB W RWY 25	AD 2.1 URMT-118

Instrument Approach Chart – ICAO. NDB V RWY 07	AD 2.1 URMT-119
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB V RWY 25	AD 2.1 URMT-120
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB U RWY 07	AD 2.1 URMT-121
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB U RWY 25	AD 2.1 URMT-122
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 07/25	AD 2.1 URMT-123
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 07	AD 2.1 URMT-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 25	AD 2.1 URMT-140
←	
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 07	AD 2.1 URMT-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 25	AD 2.1 URMT-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 07	AD 2.1 URMT-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 25	AD 2.1 URMT-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 07	AD 2.1 URMT-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 25	AD 2.1 URMT-158