

УРМЛ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
URML AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРМЛ МАХАЧКАЛА/Уйташ
URML МАКНАСНКАЛА/Uytash

УРМЛ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URML AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	424901с 0473909в в центре ВПП 424901N 0473909E in the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	6.5 км Ю г. Каспийск 6.5 KM S of Kaspiysk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	16 фт/5 м/24.7°C 16 FT/5 M/24.7°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-12 фт/-4 м -12 FT/-4 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	7°В 7°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 «Аэропорт Махачкала», Россия, 368016, Республика Дагестан, г. Махачкала, Аэропорт "Airport Makhachkala" JSC, Airport, Makhachkala, Republic of Dagestan, 368016, Russia Тел./Tel: (8722) 98-88-66 Факс/Fax: (8722) 55-55-02, 98-88-98 E-mail: info@mcx.aero AFTN: УРМЛЫДЫД / URMLYDYD УРМЛЫДЫА / URMLYDYA УРМЛЫДЫБ / URMLYDYB
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УРМЛ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URML 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	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с H24
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	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. ТМ = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

УРМЛ Ад 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URML AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	TC-1/ MC-8 TS-1/ MS-8
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	T3-22, T3A-30 TZ-22, TZA-30
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Противообледенительные жидкости: - Тип I "Octaflo Lyod" - Тип IV "MaxFlight Avia" De-icing/anti-icing fluids: - Octaflo Lyod type I de-icing fluid; - MaxFlight AVIA type IV anti-icing fluid.
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

УРМЛ Ад 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
URML AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта Hotel at the airport
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Такси Taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале Medical post in the Airport Terminal
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Почтовое отделение Post Office AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМЛ Ад 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
URML AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	1. Тягач КраЗ-Б 2. Тягач БелАЗ 3. Подъемный кран грузоподъемностью 32 т с. 4. Прицепы-тяжеловозы 5. Тележка грузоподъемностью 40 т 6. КПМ (коммунально-поливочная машина) 7. Трактор ДТ-75 8. КНД (компрессор низкого давления)-4 9. Баллоны со сжатым воздухом 10. Техническая аптечка 11. Буксировочное водило 12. Трос буксировочный 13. Гидроподъемники 14. Гидродомкраты 15. Кабельная тележка 16. Шпалы деревянные ГОСТ78-65 - 300 шт. 17. Плиты железобетонные - 20 шт. 18. Щиты из досок 1500x200x40 - 4 шт. 19. Кирпич стандартный - 1500 шт. 20. Лыжи металлические 21. Трос аварийный 22. АПТП (аварийный пневмо-тканевый подъемник) грузо-подъемностью 10 т.

3.		23. ППА ВС (приспособление для подъема аварийного ВС) 24. ПБА ВС (приспособление для буксировки аварийного ВС) 25. Мешки балластные с песком 200 шт. по 10 кг 1. KrAZ-B Tow Truck 2. BELAZ Tow Truck 3. 32 T capacity Crane 4. Heavy-duty trailers 5. 40 T capacity Trolley 6. Utility water sprinkler tank truck 7. DT-75 tractor 8. Low Pressure Air Compressor-4 9. High Compressed Air bottles 10. Maintenance kit 11. Tow bar 12. Tow rope 13. Hydraulic lifts 14. Hydraulic jacks 15. Cable cart 16. Timber sleepers - 300 pcs. 17. Concrete slabs - 20 pcs. 18. Wooden screens 1500x200x40 - 4 pcs. 19. Standard size bricks – 1500 pcs. 20. Steel plates 21. Emergency rope 22. Aircraft lifting bag with 10 T lifting power 23. Device for lifting disabled ACFT 24. Device for towing disabled ACFT 25. Sandbags 200 pcs. 10 KG each
4.	Примечания Remarks	АПТП для эвакуации широкофюзеляжных ВС иностранного производства по договору с авиакомпаниями, выполняющими полёты. Provision of aircraft lifting bags for removal of wide-body foreign-made ACFT are subject to contract with airlines.

УРМЛ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
URML AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1 очередь – ВПП с обочинами, РД А, МС 1-5, критические зоны ILS; 2 очередь - РД В с обочинами, МС 6-11, обочины РД А, вертодром, МС № 1-4 вертодрома; 3 очередь – РД 6, МС 12-16, внутрипортовые дороги, периметровая дорога, зона свободная от препятствий. 1. RWY including shoulders, TWY A, stands 1-5, ILS critical areas; 2. TWY B including shoulders, stands 6-11, shoulders of TWY A, Heliport, Heliport stands 1-4; 3. TWY 6, stands 12-16, inner airport roads, patrol road, OFZ.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	MC/Stands: 1-8, 1A, 3A – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 44/R/B/X/T 9-16 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 10/R/B/X/T
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД/TWY: А - 23 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 43/R/B/X/T В - 18 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 30/R/B/X/T 6 - 8 М, асфальт/Asphalt, 15 Т
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотмеров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

URML 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	Знак остановки ВС, цифра № стоянки, контур зоны обслуживания, пути движения спецавтотранспорта, знак для остановки спецавтотранспорта. Маркировка осевой линии РД, пути руления, места ожидания ВС при рулении. Визуальных средств управления рулением нет. T-shaped ACFT stand marking, stand number, apron safety lines marking, taxi routes and stop sign for special vehicles. TWY centre line marking, taxi routes, ACFT taxi-holding positions. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировочные знаки: порога, осевой линии, фиксированного расстояния, зона приземления, цифрового значения порога, края ВПП. Маркировочные знаки: на РД А: осевой линии, боковых полос безопасности, мест ожидания ВС у ВПП. Marking signs: THR, CL, fixed distances, TDZ, magnetic track value, RWY side stripe. Marking signs: on TWY A: CL, TWY shoulders, runway-holding positions.
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

УРМЛ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

URML 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

УРМЛ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

URML AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-2 Махачкала Makhachkala Aeronautical Meteorological Station (Civil)-2	
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-2 Махачкала, 9 часов, 3 часа Makhachkala Aeronautical Meteorological Station (Civil)-2, 9 HR 3 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 Personal consultation	
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам AD Forecast charts and texts	рус, анг RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, T	
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL	
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATC units provided with information	ДПП, ПДСР, ДПСР APP, TWR	
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL	

УРМЛ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URML AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение 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
Designation 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
14	147.95° 141°	2640x45	PCN 42/R/B/X/T Asphalt-Concrete	424936.73N 0473837.84E 424824.23N 0473939.51E -3.7M	THR 0 FT/0.0 M TDZ 8 FT/2.3 M
32	327.95° 321°	2640x45	PCN 42/R/B/X/T Asphalt-Concrete	424824.23N 0473939.51E 424936.73N 0473837.84E -3.7M	THR 14 FT/4.1 M TDZ 15 FT/4.7 M

Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	300x150	2940x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
See AOC type A	нет/NIL	300x150	2940x300	нет/NIL	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system

УРМЛ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
URML AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая 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
14	2640	2940	2640	2640	нет/NIL
From TWY A	1610	1910	1610		нет/NIL
From TWY B	1260	1560	1260		нет/NIL
32	2640	2940	2640	2640	нет/NIL
From TWY A	1054	1354	1054		нет/NIL
From TWY B	1380	1680	1380		нет/NIL

УРМЛ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
URML AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT, colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2640 M, 60 M 2040 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
32	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2640 M, 60 M 2040 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

УРМЛ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
URML 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: РД А, В; осевые: нет. Edge: TWY А, В; centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 15 сек. AVBL to all lighting at AD / 15 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМЛ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URML AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Вертодром: 424851с 0473934в ---- Heliport: 424851N 0473934E ----
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	8 фт/2.5 м 8 FT/2.5 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 110x21 м, цементобетон, АУВ 15 т, маркирован Rectangle 110x21 M, Cement-Concrete, AUW 15 T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	115°/108°, 295°/288°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УРМЛ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URML AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Махачкала/Уйташ диспетчерский район / Makhachkala/Uytash CTA: 430806N 0483924E – 421559N 0483219E – 421348N 0481242E – 422630N 0470348E – 430333N 0465053E – 433512N 0465612E – 433706N 0473000E – 430806N 0483924E Махачкала/Уйташ диспетчерская зона / Makhachkala/Uytash CTR: Окружность радиусом 20 км с центром / A circle radius of 20 KM centred at (424900N 0473909E)
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Махачкала/Уйташ диспетчерский район / Makhachkala/Uytash CTA: выше 300 м / 1000 фт AGL до FL200/ above 300 M / 1000 FT AGL – FL200 Махачкала/Уйташ диспетчерская зона / Makhachkala/Uytash CTR: от земли до FL110 / GND - FL110
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Махачкала-Подход, Круг, Старт рус, англ Makhachkala-Approach, Radar, Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	10000 фт/- 10000 FT/-
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРМЛ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URML 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
ДПП APP	Махачкала-Подход Makhachkala-Approach	119.700 124.000	к/с H24	Резервная частота Reserve FREQ
ДПСР TWR	Махачкала-Круг Makhachkala-Radar	121.300 124.000	к/с H24	Резервная частота Reserve FREQ
ПДСР TWR	Махачкала-Старт Makhachkala-Start	121.300	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Махачкала-АТИС Makhachkala-ATIS	124.800 125.475	к/с H24	RUS ENG
	Махачкала-Транзит Makhachkala-Transit	131.600	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel

УРМЛ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URML AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций	Обозна- чения	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 coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVORDME (7°E/-)	МКЛ MKL	113.2	к/с H24	424916.6N 0473843.9E	0 M/0 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 14 ILS кат II (7°В/-) LOC 14 ILS CAT II (7°E/-)	ИХЦ ИНС	108.3	к/с H24	424755.6N 0474003.8E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7	8
ГРМ 14 GP 14		334.1	к/с H24	424925.7N 0473837.4E			3.0°, RDH 16.8 M /55 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 14 DME 14	ИХЦ IHC	CH 20X	к/с H24	424925.7N 0473837.4E	0 M/0 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 14 LOM 14	ХЦ HC	365	к/с H24	425118.9N 0473710.6E			321°MAG/3.7 KM RWY 14 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 14 LMM 14	Х H	740	к/с H24	425004.7N 0473814.0E			321°MAG/1.1 KM RWY 14 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 32 ILS кат II (7°В/-) LOC 32 ILS CAT II (7°Е/-)	ИСМ ISM	109.9	к/с H24	424959.4N 0473819.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 32 GP 32		333.8	к/с H24	424829.3N 0473926.8E			3.0°, RDH 16.8 M/55 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 32 DME 32	ИСМ ISM	CH 36X	к/с H24	424829.3N 0473926.8E	0 M/0 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 32 LOM 32	СМ SM	365	к/с H24	424638.2N 0474109.7E			141°MAG/3.9 KM RWY 32 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 32 LMM 32	С S	740	к/с H24	424754.4N 0474005.0E			141°MAG/1.1 KM RWY 32 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ NDB/MKR	ТА TA	822	к/с H24	425829.6N 0473117.6E			Маркирует гору Тарки-Тай на 19.2 км от ВПП 14 Marker for Tarki-Tau mountain at 19.2 KM from RWY 14 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 14 GLS кат I GBAS (H) 14 GLS CAT I	G14A	CH 20645	к/с H24				3.0°, TCH 15.2 M /50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 32 GLS кат I GBAS (H) 32 GLS CAT I	G32A	CH 21056	к/с H24	424909.5N 0473925.7E			3.0°, TCH 15.2 M /50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/ GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УРМЛ URML	113.850 CH 22289	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Передвижение (буксировка, руление) ВС по аэродрому производится с разрешения диспетчера «Махачкала-Старт» по маркировочной разметке, в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой движения и при наличии непрерывной двусторонней связи с диспетчером «Махачкала-Старт».

Порядок руления ВС на предварительный старт и после посадки указаны на схеме карты наземного аэродромного движения.

Для ВС Ил-76, Ту-134, Ту-154, Ту-204, Ту-214, B757-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-700, B737-800, B737-900, B767-200, B767-200ER, B767-300, B767-300ER, A-330-200, A-319-100, A-320, A-321-100, A-321-200, A-320neo, A-321neo развороты на 180° выполнять в конце ВПП, в кармане по максимальному радиусу.

В темное время суток и днём при видимости менее 2000 метров руление выполнять строго по оси руления за машиной сопровождения.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ разворот вокруг неподвижной стойки шасси.

2. Руление на места стоянок и с них

Буксировка, запуск двигателей и передвижение ВС по аэродрому осуществляется с разрешения диспетчера «Махачкала-Старт».

Запуск двигателей производится на МС по запросу экипажа ВС с разрешения диспетчера «Махачкала-Старт». Конкретное место запуска определяет специалист ИАС ответственный за выпуск ВС по согласованию с начальником смены ИАС. Если после запуска двигателей ВС на стоянке необходима его дальнейшая буксировка, то запуск производится при подсоединенном тягаче к ВС (если это разрешено РЛЭ данного типа ВС), экипаж при этом должен иметь устойчивую двухстороннюю связь с диспетчером «Махачкала-Старт» и лицом ответственным за буксировку (авиатехник, инженер). Опробование двигателей на больших оборотах выполняется по указанию начальника смены ИАС.

Экипажи самолетов могут производить запуск двигателей во время буксировки с разрешения специалиста ИАС, если это предусмотрено РЛЭ данного типа ВС.

Командир ВС может вырывать на РД, ВПП, рулить по ВПП или пересекать ее только с разрешения диспетчера «Махачкала-Старт».

Движение ВС по РД, после освобождения ВПП, осуществляется с разрешения диспетчера «Махачкала-Старт», а на перроне к МС под руководством дежурного специалиста ИАС ответственного за встречу ВС. Заруливание на стоянку производится по сигналам встречающего специалиста ИАС.

Скорость руления выбирается командиром воздушного судна в зависимости от состояния МС, перрона, РД, ВПП, наличия препятствий, взлетного веса, ветрового режима, условий видимости, но во всех случаях она не должна превышать скорости установленной РЛЭ данного ВС. Руление по перрону ВС 1 и 2 класса на режиме «Малого газа».

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

Movement (towing, taxiing) of ACFT on the aerodrome shall be carried out by "Makhachkala-Start" controller's clearance along the marking in accordance with the established traffic pattern, provided continuous two-way radio communication with "Makhachkala-Start" controller is AVBL.

Taxi routes to the runway-holding position for take-off and after landing are indicated on the Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart.

Il-76, Tu-134, Tu-154, Tu-204, Tu-214, B757-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-700, B737-800, B737-900, B767-200, B767-200ER, B767-300, B767-300ER, A-330-200, A-319-100, A-320, A-321-100, A-321-200, A-320neo, A-321neo ACFT shall perform 180° turns with maximum radius of turn on the turn pad at the end of the RWY.

During the hours of darkness and in the day-time, when visibility is less than 2000 m, taxi operations shall be carried out strictly along the taxi guide line after "Follow-me" vehicle.

ACFT braked pivot turn (with braking of one wheel) is PROHIBITED.

2. Taxiing to and from stands

Towing, engines start-up and taxiing of ACFT on the aerodrome shall be carried out by "Makhachkala-Start" controller's clearance.

Engines shall be started on stands upon request of the flight crew, by "Makhachkala-Start" controller's clearance. The particular start-up point is determined by the specialist of the aerodrome engineering service providing marshalling services to departing ACFT in coordination with the duty supervisor of the aerodrome engineering service. If towing of ACFT is required after engines start-up on stand, engines shall be started after tow bar is connected to the ACFT (provided this is envisaged by the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT type), in this case flight crew must maintain continuous two-way communication with "Makhachkala-Start" controller and the person in charge of towing (technician, engineer). Engines run-up at high RPM shall be conducted by the instruction of the duty supervisor of the aerodrome engineering service.

Fight crews can start engines when ACFT is under tow by the instruction of the specialist of the aerodrome engineering service, provided this procedure is prescribed by the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT type.

Pilot-in-command is permitted to taxi onto TWY, RWY, taxi along or cross the RWY only by "Makhachkala-Start" controller's clearance.

Taxiing of ACFT along TWY after RWY vacation shall be carried out by "Makhachkala-Start" controller's clearance, and along the apron to stand - under the supervision of the duty specialist of the aerodrome engineering service, providing marshalling services to arriving ACFT. Taxiing into the stand shall be carried out by marshaller's signals.

Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command depending on the condition of stand, apron, TWY, RWY, presence of obstacles, ACFT take-off mass, wind and visibility conditions, but in all cases, taxiing speed must not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT. Taxiing of class 1 and class 2 ACFT on the apron shall be carried out at idle power.

При осуществлении маневрирования допускается кратковременное увеличение режима работы двигателей. В этом случае не допускать разворотов при наличии в стороне противоположной развороту людей, аэродромной механизации, обслуживаемых ВС на расстоянии менее 50 м.

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС. Ответственность за безопасность буксировки несет лицо ИАС, руководящее буксировкой.

Распределение ВС на перроне по МС производится специалистом ИАС ответственным за встречу и выпуск ВС по указанию начальника смены ИАС с учетом технических данных стоянок и секторной организации обслуживания. Во всех случаях разметка стоянки должна соответствовать типу ВС. Руление по перрону от РД А до МС в темное время суток и днём при видимости менее 400 м за **машиной сопровождения строго по оси руления**.

На аэродроме Махачкала лидирование всех ВС производится при метеорологической видимости менее 400 м днём и ночью, и по требованию экипажа. Лидирование осуществляется **обязательно** в случае установки ВС не по разметке МС не зависимо от класса ВС, метеорологической видимости и времени суток.

2.1 Прибытие

ВС, находящиеся на конечных этапах захода на посадку, имеют преимущество перед вылетающими ВС.

Снижение и подход к аэродрому осуществляется:

- по установленным маршрутам прибытия и картам захода на посадку с применением процедуры «Прямо на»;
- по траекториям, задаваемым органом ОВД методом векторения;
- методом визуального захода на посадку.

При установлении радиосвязи с диспетчером ДПП экипаж ВС должен доложить о наличии текущего индекса информации АТИС, текущий или занимаемый эшелон (высоту).

Стандартное разрешение для прибывающих ВС содержит следующие элементы:

- индекс воздушного судна;
- обозначение стандартного маршрута прибытия;
- используемая ВПП.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах маршрута прибытия и/или схемы захода на посадку или их выдерживание не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ДПП и запросить векторение для прибытия и/или захода на посадку.

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

При векторении для захода на посадку по приборам орган ОВД задает ВС курс или несколько курсов для вывода ВС на линию пути конечного участка захода на посадку. Последнее задаваемое направление дает возможность ВС выйти на линию пути конечного участка захода на посадку до входа снизу в установленную или номинальную глиссаду схемы захода на посадку и обеспечивает выход на линию пути конечного участка захода на посадку по углом 45° или меньше.

During ACFT manoeuvring, a short-term increase of engines power is permitted. In such cases ACFT must avoid turning, if there are people, aerodrome maintenance equipment or ACFT being serviced on the side, opposite to ACFT turn, at a distance of not less than 50 m.

Pilot-in-command is responsible for the observance of taxi procedures. The specialist of the aerodrome engineering service in charge of towing is responsible for safety of tow operations.

Stands for parking of ACFT shall be assigned by the specialist of the aerodrome engineering service providing marshalling services to arriving and departing ACFT by the instruction of the duty supervisor of the aerodrome engineering service, in view of stands specifications and sector-based service organization. In all cases stand marking must be suitable for the ACFT type intended to use the stand. Taxiing along the apron from TWY A to stands in the hours of darkness and in the day-time, when visibility is below 400 m, shall be carried out **after the "Follow-me" vehicle strictly along taxi guide line**.

All ACFT at Makhachkala/Uytash AD shall be escorted by "Follow-me" vehicle, when meteorological visibility is below 400 m in the day-time and at night, and upon request of the flight crew. Assistance of "Follow-me" vehicle is **mandatory**, if ACFT is parked not in alignment with the stand marking, irrespective of class of ACFT, meteorological visibility and time of day.

2.1 Arrival

ACFT on final approach segments have priority over departing ACFT.

Descent and approach to the aerodrome shall be executed:

- along the established STAR and approach procedures, applying "Direct to" instruction;
- via tracks assigned by ATS unit using radar vectoring;
- in accordance with visual approach procedure.

When establishing radio contact with APP controller, flight crew must report latest ATIS code letter, present FL (altitude) and FL (altitude) to be reached.

Standard ATC clearance for arriving ACFT contains:

- ACFT identification number;
- STAR designator;
- active RWY.

If flight crew has no information on STAR and/or approach procedure parameters or if unable to maintain STAR and/or approach procedure, flight crew must report to APP controller and request vectoring for arrival and/or approach.

Direct routing on STAR is permitted only after ATS unit instruction to proceed directly to the assigned waypoint is obtained.

When ACFT is being vectored for instrument approach, ATS unit assigns a heading or several headings to establish the aircraft on the final approach track. The last assigned heading enables ACFT to establish on final approach track until intercepting from below the established or nominal glide path of approach procedure and provides establishing on final approach track at an angle of 45° or less.

При векторении разрешение на заход выдается одновременно с последним заданным курсом. В этом случае экипаж ВС выдерживает разрешенную органом ОВД высоту до входа в глиссаду.

Точный заход на посадку по приборам выполняется по установленным схемам с использованием ILS и GLS.

Неточный заход на посадку выполняется также по установленным схемам, используя RNP, DVORDME, NDB.

Визуальный заход на посадку запрашивается экипажем ВС или инициируется диспетчером ОВД. В последнем случае требуется согласие экипажа. При разрешении визуального захода на посадку диспетчер должен учитывать воздушную обстановку и метеорологические условия на аэродроме. Визуальный заход на посадку может быть выполнен из любой точки полета по схеме захода на посадку по приборам, начиная от точки её начального участка (этапа):

- от экипажа получено сообщение, что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и посадку, или

- экипаж доложил об установлении визуального контакта с ВПП или её ориентирами.

При выполнении визуального захода на посадку ответственность за выдерживание безопасных высот полета и профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

При потере визуального контроля с ВПП и (или) её ориентирами экипаж ВС выполняет процедуру ухода на второй круг по опубликованной схеме ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД.

Для обеспечения повторного захода на посадку может применяться радиолокационное векторение.

2.2 Отправление

При первой связи с диспетчером ПДСР (позывной «Махачкала-Старт», частота 121.300 МГц) экипаж ВС должен доложить индекс прослушанной информации АТИС, указать номер МС.

Перед началом выполнения полета экипаж ВС получает от диспетчера ПДСР диспетчерское разрешение на выполнение полета, условия выхода, код ВРЛ.

Условия выхода должны содержать:

- порядок маневрирования после взлета;
- высоту первоначального набора;
- позывной диспетчерского пункта, с которым необходимо установить радиосвязь после взлета и частоту, на которой он работает.

На аэродроме разрешается производить взлет и посадку ВС при соответствующих предельно допустимых боковых составляющих скорости ветра, в зависимости от коэффициента сцепления и состояния 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 когда выполнение их против ветра не обеспечивает безопасность полета, или взлет и посадка в этом направлении запрещены.

При этом попутная составляющая скорости ветра не должна превышать допустимых норм, установленных РЛЭ каждого типа ВС, но во всех случаях - не более 5м/сек.

При отсутствии ВС в диспетчерской зоне разрешается производить взлет с курсом, обратным курсу рабочей ВПП.

When ACFT is being vectored, approach clearance is issued simultaneously with the last assigned heading. In that case, flight crew shall maintain the altitude cleared by the ATS unit until glide path interception.

Precision approach shall be executed in accordance with the established procedures using ILS and GLS.

Non-precision approach shall be executed in accordance with the established procedures using RNP, DVORDME, NDB.

Visual approach shall be requested by the flight crew or is initiated by the ATS unit controller. In the latter case, concurrence of the flight crew is required. When issuing clearance for visual approach, controller must take into consideration air situation and meteorological conditions at the AD. Visual approach can be operated from any point of the instrument approach procedure, starting from IAF, provided:

- a report was obtained from the flight crew that meteorological conditions allow to execute visual approach and landing, or

- flight crew reported establishing visual contact with RWY or its references.

When executing visual approach, full responsibility for maintaining a safe flight path and descent profile is imposed on the flight crew.

In case visual contact with RWY and (or) its references is lost, flight crew shall execute the published missed approach procedure under IFR and immediately inform ATS unit.

Radar vectoring may be applied to provide missed approach.

2.2 Departure

On initial radio contact with TWR controller (call sign "Makhachkala-Start", frequency 121.300 MHz) flight crew must report latest ATIS code letter, stand number.

Prior to the flight, flight crew shall obtain ATC clearance, departure instructions, SSR transponder code from "Makhachkala-Tower" controller.

Departure instructions must contain:

- manoeuvring procedure after take-off;
- initial climb altitude;
- call sign and frequency of the control unit to be contacted after take-off.

AD is AVBL for ACFT take-off and landing operations with crosswind limit, taking into consideration friction coefficient and RWY condition, in accordance with the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT type. Downwind take-off and landing taking into consideration friction coefficient are permitted, when this direction is preferable for execution of take-off and landing or in cases, when upwind take-off and landing do not ensure flight safety or are prohibited.

In such cases tailwind component must not exceed the limits established in the Aeroplane Flight Manual for each ACFT type, but in all cases must not be more than 5 m/sec.

Take-off on reciprocal heading is permitted, provided there are no ACFT in CTR.

Разрешается выполнение взлета ВС категории «А» от РД А и РД В с МК взл=141°/321°, если располагаемая дистанция прерванного взлета (РДПВ) соответствует для ВС данного типа согласно РЛЭ.

При использовании стандартных маршрутов вылета диспетчер «Махачкала-Старт» указывает наименование маршрута и высоту первоначального набора. Если не указано иное, после взлета на высоте 700 фт экипаж ВС осуществляет выход на связь с диспетчером ДПСР (позывной «Махачкала-Круг», частота 121.300 МГц).

После занятия исполнительного старта взлет должен быть произведен не позже чем через 1 минуту после получения разрешения на его выполнение. В случае необходимости остановки на исполнительном старте более 1 минуты экипаж ВС до выруливания на ВПП должен сообщить об этом диспетчеру «Махачкала-Старт» и указать время, необходимое для подготовки к взлету. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж ВС обязан запросить повторное разрешение на взлет.

В том случае, если орган ОВД после выдачи разрешения на взлет устанавливает факт несанкционированного выезда на ВПП или его неизбежность, или наличие какого-либо препятствия на ВПП или вблизи нее, что может создать угрозу безопасности взлетающему ВС, предпринимаются следующие действия:

- если экипажу был разрешен взлет, но ВС еще стоит на исполнительном старте диспетчер «Махачкала-Старт» дает указание экипажу вылетающего ВС об отмене взлета «Оставайтесь на месте, взлет отменяется, повторяю, взлет отменяется» и сообщает причину;

- если экипажу был разрешен взлет и ВС уже начало разбег диспетчер «Махачкала-Старт» дает указание экипажу вылетающего ВС об отмене взлета «Прекратите взлет, повторяю, прекратите взлет, остановитесь»

После взлета набор высоты выполняется до уровня, указанного в стандартном разрешении на вылет (абсолютная высота, эшелон), если от органа ОВД не поступило иных указаний.

Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования после взлета возможно применение радиолокационного векторения и/или применение процедуры «Прямо на».

При установлении связи с диспетчером ДПП (позывной «Махачкала-Подход», частота 119.700 МГц) в режиме набора высоты экипаж ВС обязан доложить текущую и занимаемую высоту.

По решению руководителя полётов ДПСР и ПДСР могут быть объединены в диспетчерский пункт «Вышка», на частоте 121.300 МГц, 124.000 МГц позывной Махачкала «Вышка», на английском Tower. Информация о работе ДП «Вышка» передается в сообщениях АТИС. При отсутствии в сообщениях АТИС информации о работе ДП «Вышка», связь экипажи ВС осуществляют с диспетчером ДПП, ДПСР, ПДСР в установленном порядке.

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

Отсутствует.

4. Зона стоянки для вертолетов

Имеются в наличии МС 1-7, вертодром.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Ось руления может быть не видна из-за снега. Помощь спецмашины сопровождения через диспетчера ПДСР (позывной «Махачкала-Старт»).

It is permitted for CAT A ACFT to execute take-off from intersections of TWY A or TWY B and RWY 14/32, if ASDA conforms to the one required for this type of ACFT according to the Aeroplane Flight Manual.

If SID procedures are used, "Makhachkala-Start" controller advises the flight crew SID designator and initial climb altitude. After take-off, at 700 ft, flight crew must contact "Makhachkala-Radar" controller on frequency 121.300 MHz, unless otherwise instructed.

After reaching line-up position, ACFT must take off not later than in 1 minute after obtaining take-off clearance. If ACFT needs to hold at the line-up position for more than 1 minute, flight crew must report to "Makhachkala-Start" controller before entering the runway, indicating time required to prepare for take-off. If more than 1 minute passed after issuance of take-off clearance, flight crew must request a new clearance for take-off.

If, after issuing take-off clearance, ATS unit detects that runway incursion has occurred or is inevitable, or that an obstacle that can compromise safety of the departing ACFT is present on RWY or near it, the following actions are taken:

- if flight crew was cleared for take-off, but ACFT is still at the line-up position, "Makhachkala-Start" controller instructs flight crew of the departing ACFT to cancel take-off, indicating the reason: "Hold position, cancel take-off, I say again, cancel take-off - (reason)".

- if flight crew was cleared for take-off and ACFT has already started take-off run, "Makhachkala-Start" controller instructs flight crew of the departing ACFT to cease take-off: "Stop immediately (repeat ACFT call sign), stop immediately".

After take-off ACFT shall climb to the level (altitude, flight level) indicated in the standard departure clearance, unless otherwise instructed by ATS unit.

Radar vectoring and/or "Direct to" instruction can be applied to provide the established separation intervals after take-off.

When establishing radio contact with APP controller (call sign "Makhachkala-Approach", frequency 119.700 MHz) during climb, flight crew must report present altitude and altitude to be reached.

By the decision of the Flight Control Officer "Makhachkala-Radar" and "Makhachkala-Start" control units can be consolidated to operate on FREQ 121.300 MHz, 124.000 MHz, call sign "Makhachkala-Tower". This information is included in ATIS broadcast. If there is no information about operation of "Makhachkala-Tower" controller in ATIS broadcast, flight crews shall maintain communication with "Makhachkala-Approach", "Makhachkala-Radar", "Makhachkala-Start" controller in accordance with the established procedure.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

NIL.

4. Parking area for helicopters

Stands 1-7, Heliport.

5. Apron - taxiing during winter conditions

Taxi guide line may not be visible due to snow. Assistance of the "Follow-me" vehicle can be requested via TWR controller (call sign "Makhachkala-Start").

6. Ограничения при рулении

Руление по перрону ВС 1 и 2 класса на режиме «Малого газа». При осуществлении маневрирования допускается кратковременное увеличение режима работы двигателей. В этом случае не допускать разворотов при наличии в стороне противоположной развороту людей, аэродромной механизации, обслуживаемых ВС на расстоянии менее 50 м.

Руление по перрону от РД А до МС в темное время суток и днем при видимости менее **400 м за машиной сопровождения строго по оси руления.**

На аэродроме Махачкала/Уйташ лидирование всех ВС производится при метеорологической видимости менее 400 м днем и ночью и по требованию экипажа. При видимости менее 550 метров вводится процедура при ограниченной видимости.

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

Тренировочные полеты для подготовки экипажей к работе в осенне-зимний период на вертолетах с посадками в условиях снежного вихря разрешается выполнять на грунтовой участок, расположенный в границах: вертодром - ВПП 14/32 - РД В - перрон. Ответственность за соблюдение всех мер безопасности выполнения тренировочных полетов возлагается на лицо КИС (КРС), организующего тренировку экипажа.

Учебно-тренировочные и контрольно-испытательные полеты (облеты) производятся по заявкам авиакомпаний и авиационно-технической базы, обеспечиваются службой движения в установленном порядке и выполняются по утвержденным схемам аэродрома Махачкала/Уйташ по разрешению диспетчера УВД.

8. Ограничение полетов вертолетов

Согласно РЛЭ данного типа.

9. Противообледенительная обработка

Противообледенительная обработка (ПОО) ВС производится на точках запуска двигателей за МС 1-15 и на МС 1-8. ПОО ВС с запущенными двигателями не производится. Для выполнения ПОО ВС используются дейсеры TEMPEST II и АИСТ-25, противообледенительные жидкости тип I, тип IV и вода.

Особенности выполнения полетов ВС категории «А» и вертолетов

Для полетов по ППП установлены стандартные маршруты вылета по приборам, стандартные маршруты прибытия по приборам, схемы захода на посадку, схемы ухода на второй круг, зоны ожидания.

Для взлета и посадок ВС категории «А» и вертолетов по ППП используется ВПП 14/32. Выполнение полета ВС категории «А» и вертолетов по ППП с пробиванием облачности на аэродроме Махачкала/Уйташ для выхода на горные МВЛ разрешается при верхней границе облаков над аэродромом не более (1800) м/5900 фт и наличии запасного аэродрома. Если воздушное судно на высоте (1800) м/5900 фт над аэродромом не вышло из облачности, то экипаж производит снижение и заход на посадку на аэродроме вылета. Полеты с аэродрома Махачкала/Уйташ по горным МВЛ выполняются на высотах не ниже Нбез по перечню высот на участках МВЛ по давлению QNH района. Распространение облаков должно быть не далее контрольных ориентиров, населенных пунктов: Губден, Кадыркент, Буйнакс и ШВРС Махачкала.

6. Taxiing – limitations

Class 1 and 2 ACFT shall taxi on the apron at idle power. During ACFT manoeuvring, a short-term increase of engines power is allowed. In such cases ACFT must avoid turning, if there are people, aerodrome maintenance equipment or ACFT being serviced in the direction opposite to ACFT turn, at a distance of less than 50 m.

At night and in the day-time, when visibility is below 400 m, ACFT shall taxi on the apron from TWY A to the stands after the **“Follow-me” vehicle, strictly along the taxi guide line.**

Assistance of “Follow-me” vehicle is provided to all ACFT at Makhachkala/Uytash AD, when visibility is below 400 m in the day-time and at night, and upon request of the flight crew. Low visibility procedures are implemented, when visibility is below 550 m.

7. Training and practice flights, technical test flights, use of the runway

It is permitted to conduct HEL practice flights intended to prepare flight crews for autumn-winter operations in snow whirl onto the grass segment located within the following boundaries: Heliport – RWY 14/32 – TWY B – apron. The responsibility for compliance with safety requirements during practice flights is imposed on the specialist in charge of training and practice activities.

Training and practice, technical test flights shall be conducted upon requests from the airlines and from the aircraft repair base, provided by the traffic control service and carried out in accordance with procedures established at Makhachkala/Uytash AD, provided ATC controller's clearance was obtained.

8. Helicopter traffic – limitation

In accordance with the Helicopter Flight Manual for the given HEL type.

9. De-icing/anti-icing treatment

De-icing/anti-icing treatment of ACFT is carried out on start-up positions behind stands 1 - 15 and on stands 1 – 8. De-icing treatment of ACFT with running engines is not provided. TEMPEST II and AIST-25 De-icers, de-icing fluids of type I, type IV and water are used for de-icing treatment.

Flight operations of CAT A ACFT and HEL

SID and STAR routes, approach and missed approach procedures, holding areas are established for IFR flights.

RWY 14/32 is AVBL for take-off/landing operations of CAT A ACFT and HEL under IFR. Flights of CAT A ACFT and HEL under IFR at Makhachkala/Uytash AD using cloud break procedure intended to join commuter routes over mountainous terrain are permitted, when cloud top over the aerodrome does not exceed (1800) m/5900 ft and alternate aerodrome is AVBL. If ACFT did not brake through clouds at (1800) m/5900 ft AAL, flight crew shall execute descent and approach to the aerodrome of departure. Flights from Makhachkala/Uytash AD along commuter routes over mountainous terrain shall be executed at altitudes not below the safe altitude based upon area QNH. Areas beyond Makhachkala broadcasting radio station reference point, Gubden, Kadyrkent, Buynaksk settlements must not be covered by clouds.

Снижение и заход на посадку с пробиванием облачности на аэродроме Махачкала разрешается при наличии слоистых форм облаков, при отсутствии обледенения для ВС, не имеющих ПОС, для ВС, оборудованных ПОС, согласно РЛЭ конкретного типа.

Запрещаются полеты с пробиванием облачности при наличии сильной болтанки и других опасных метеорологических явлений, угрожающих безопасности полетов.

Процедуры полётов ПВП в границах диспетчерского района Махачкала/Уйташ

Полёты по ПВП на истинных высотах менее 300 м выполняются:

- при видимости водной или земной поверхности;
- вне облаков;
- днем при видимости не менее 2000 м для самолётов и не менее 1000 м для вертолётов;
- ночью при видимости не менее 4000 м.

Полёты по ПВП на истинных высотах 300 м и выше выполняются:

- при видимости водной или земной поверхности;
- расстояние по вертикали от ВС до нижней границы облаков не менее 150 м и расстояние по горизонтали до облаков не менее 1000 м;
- днем, при видимости не менее 2000 м;
- ночью, при видимости не менее 4000 м.

При полетах по ПВП в районе аэродрома необходимо:
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД (диспетчера «Махачкала-Подход, Круг»);

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- выполнять команды диспетчеров ОВД.

Полеты по ПВП в границах диспетчерского района выполняются по предписанным маршрутам, прилеты и вылеты по установленным схемам.

- Транзитные ВС, следующие по ПВП ниже нижнего эшелона, на участке МВЛ Дербент - Уйташ - Дахадаевка с рубежа $A=139^\circ$, $S=10$ км от КТА следуют с $MK=322^\circ$ на западную окраину Каспийска, обходя аэродром Махачкала/Уйташ восточнее 2 км, далее с выходом на береговую черту. При полете на участке МВЛ Дахадаевка - Уйташ - Дербент ВС выводятся на западную окраину города Каспийска и с $MK=142^\circ$, следуют до рубежа $A=139^\circ$, $S=10$ км от КТА, обходя аэродром Махачкала/Уйташ восточнее 2 км.

Для приема и выпуска вертолетов как правило используется ВПП 14/32. Взлет и посадка на ВПП может осуществляться как по-вертолетному, так и по самолетному. Разрешается взлет и посадка вертолетов непосредственно с вертолетных стоянок, при условии отсутствия на соседних стоянках других вертолетов. Руление, воздушное руление (перемещение) на ВПП и с нее производится в соответствии установленными схемами, с соблюдением правил полетов, мер безопасности и допустимых ограничений согласно РЛЭ ВС. Запуск, прогрев и опробование двигателей производится на стоянке с учетом направления и скорости ветра. При необходимости, опробование двигателей разрешается производить на предварительном старте РД А или РД В.

Подход к аэродрому и посадка, а также выход из района аэродрома осуществляется по схемам для ВС категории «А» и вертолетов. При этом:

- с обоими МК взлет вертолетам 3 и 4 классов разрешается с ВПП через три минуты после взлета ВС 1-3 классов и вертолетов 1 класса;

Descent and approach using cloud break procedure are permitted in stratus clouds for ACFT not equipped with anti-icing system, provided there is no ice on the ACFT, and for ACFT equipped with anti-icing system in accordance with the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT type.

When severe bumpiness or other dangerous weather conditions that may affect safety of flight operations occur, **flights using cloud break procedure are PROHIBITED.**

Procedures for VFR flights within Makhachkala/Uytash CTA

VFR flights at absolute altitudes below 300 m shall be operated as follows:

- with water or ground surface in sight;
- remaining clear of clouds;
- in the day-time, when visibility is not less than 2000 m for aeroplanes and not less than 1000 m for helicopters;
- at night, when visibility is not less than 4000 m.

VFR flights at absolute altitudes of 300 m or above shall be operated as follows:

- with water or ground surface in sight;
- when vertical clearance from cloud base is not less than 150 m and horizontal clearance from cloud is not less than 1000 m;
- in the day-time, when visibility is not less than 2000 m;
- at night, when visibility is not less than 4000 m.

Requirements for VFR flights in the terminal area:
- to obtain clearance of the appropriate ATS unit ("Makhachkala-Approach", "Makhachkala-Radar" controller);

- to maintain two-way radio communication;
- to follow ATS unit controllers' instructions.

VFR flights within Makhachkala/Uytash CTA shall be operated along the assigned routes, arrivals and departures - in accordance with the established procedures.

ACFT executing transit flights under VFR via commuter route segment Dербент - Уйташ - Dakhadayevka below the lower FL from the control limit - $AZM 139^\circ$ MAG, DIST 10 km from ARP, shall proceed on track 322° MAG to the west outskirts of Kaspiysk, avoiding Makhachkala/Uytash AD at 2 km to the east, then ACFT shall join the coastline. When proceeding via commuter route segment Dakhadayevka - Уйташ - Dербент, ACFT shall be vectored to the west outskirts of Kaspiysk and shall proceed on track 142° MAG to the control limit - $AZM 139^\circ$ MAG, DIST 10 km from ARP, avoiding Makhachkala/Uytash AD at 2 km to the east.

RWY 14/32 is mainly used for take-off/landing of HEL. RWY is AVBL for vertical and running take-off/landing. HEL are permitted to take off from and land on HEL stands, provided adjacent stands are vacant. Taxiing, air taxiing to/from RWY shall be carried out in accordance with the established procedures, observing flight rules, safety requirements and operational limitations prescribed by the Aeroplane Flight Manual. Start-up, warm-up and engines run are permitted on stands, taking into consideration wind direction and speed. If necessary, it is permitted to run engines at the runway-holding position on TWY A or TWY B.

Arrival to the aerodrome, landing and exit from the terminal area shall be carried out in accordance with procedures established for CAT A ACFT and HEL. In this case:

- class 3 and 4 HEL are permitted to take off from RWY on both headings 3 minutes after take-off of class 1-3 ACFT and class 1 HEL;

b) в момент взлета ВС 1-3 классов и вертолета 1 класса, вертолеты 2, 3, 4 классов, заходящие на посадку, должны находиться не ближе ДПРМ курса посадки.

с) при нахождении вертолетов 2, 3, 4 классов ближе ДПРМ и до их посадки - взлет ВС 1, 3 и вертолетам 1 класса - **ЗАПРЕЩЕН**.

Взлет и посадка выполняются, как правило, против ветра или с боковым ветром в соответствии с установленными ограничениями РЛЭ соответствующего типа вертолета. Разрешается взлет и посадка с ВПП 14/32 с попутным ветром, если это разрешено РЛЭ данного типа ВС, но во всех случаях не более 5 м/сек.

При курсах взлета и посадки, отличных от 141°/321°, необходимо **обязательное согласование** с диспетчером «Махачкала-Старт».

Взлет с/посадка на МС 1, 2, 3, 4, 10, 11, 12, 13, 14 выполняются с разрешения диспетчера «Махачкала-Старт» для вертолетов с максимальной массой до 7 тонн, взлет разрешается со смещением в сторону ВПП и с последующим выходом по установленной схеме.

Высота полета по кругу при полетах по ПВП=700 фт/ (200 м).

Полет с грузом на внешней подвеске производится в соответствии с рекомендациями РЛЭ по маршрутам, установленным на период полетов с использованием площадки для подцепки-отцепки грузов.

УРМЛ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Не применяются.

УРМЛ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются при выполнении взлетов ВС. Цель процедуры - предотвращение столкновений ВС на земле с транспортом в условиях ограниченной видимости.

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

Ввод процедуры осуществляет руководитель полетов при достижении значения видимости менее 550 м на метеодисплее «КРАМС-4».

Экипажи воздушных судов оповещаются диспетчером Старта фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум»/ Low Visibility Procedures in progress. Check your minimum». При объявлении «Процедуры при ограниченной видимости» движение автомобильной техники оборудованной проблесковыми маяками на площадке маневрирования и на перроне производится на пониженных скоростях с максимальной осмотрительностью. Движением воздушных судов (ВС) на перроне от линии сопряжения РД с перроном на стоянки и со стоянок до линии сопряжения перрона с РД, а также передвижением транспортных средств на перроне руководят и несут ответственность за безопасность специалисты инженерно-авиационной службы и других служб, обеспечивающих полеты.

Контроль передвижения транспортных средств на площадке маневрирования осуществляет диспетчер «Махачкала-Старт» по докладом должностных лиц оперативных служб и визуально при наличии видимости, позволяющей наблюдать за передвижением транспортных средств. Маршрут руления ВС определяет диспетчер «Махачкала-Старт» путем выдачи экипажу номера РД для занятия предварительного старта.

b) during take-off of class 1-3 ACFT and class 1 HEL, class 2, 3, 4 HEL executing approach must not be closer than LOM of the active runway;

c) when arriving class 2, 3, 4 HEL are closer than LOM and until these HEL execute landing, take-off of class 1, 3 ACFT and class 1 HEL is **PROHIBITED**.

Take-off and landing shall be mainly executed upwind or with a crosswind, in accordance with operating limitations established in the Helicopter Flight Manual specific for the relevant HEL type. Downwind take-off from/landing on RWY 14/32 are permitted, provided it is prescribed by the Flight Manual for the given ACFT type, but in all cases tailwind must not exceed 5 m/s.

Take-off and landing on headings other than 141°/321° MAG are **subject to coordination** with "Makhachkala-Start" controller.

Helicopters with maximum mass up to 7 tons shall take-off from/land on stands 1, 2, 3, 4, 10, 11, 12, 13, 14 by "Makhachkala-Start" controller's clearance; helicopters are permitted to take off, drifting towards the runway to join the established departure procedure.

The traffic circuit altitude/height for VFR flights is 700 ft/ (200) m.

Flights of HEL carrying cargo on an external sling shall be operated in accordance with the Helicopter Flight Manual recommendations along the routes established for the period of flight operations involving use of pick-up and drop-off site.

URML AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Not applied.

URML AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

Low visibility procedures are applied to support ACFT take-off operations. The purpose of low visibility procedures is to prevent collisions between ACFT and vehicles on the ground in low visibility conditions.

1.1 Procedures for low visibility operations

Low visibility procedures are implemented by the Flight Control Officer when visibility drops below 550 m.

"Makhachkala-Start" controller informs flight crews using the phrase: "Low visibility procedures in progress, check your minimum". After implementation of low visibility procedures is announced, motor vehicles equipped with anti-collision lights shall taxi on the manoeuvring area and on the apron at reduced speed, exercising extreme caution. Movement of ACFT on the apron from intersection of TWY and apron to stands and from stands to intersection of apron and TWY, and movement of motor vehicles on the apron shall be executed under the supervision of the specialists of the aerodrome engineering service and other services supporting flight operations who bear the responsibility for safety of operations.

"Makhachkala-Start" controller coordinates movement of motor vehicles on the manoeuvring area based on reports of the representatives of the operational services and by direct observation, provided visibility enables to monitor movement of motor vehicles. "Makhachkala-Start" controller determines ACFT taxi route by assigning TWY to the runway-holding position.

Диспетчер «Махачкала-Старт» обеспечивает интервалы между вылетающими ВС регулируя с момента уборки колодок (запуска двигателей) и исходя из следующих условий:

- допускается маневрирование не более одного ВС на перроне к РД А или к РД В;
- допускается наличие не более одного ВС на ВПП и РД;
- ЗАПРЕЩАЮТСЯ взлеты не от начала ВПП (за исключением ВС категории «А»);
- ЗАПРЕЩАЮТСЯ взлеты без остановки на исполнительном старте.

Освобождение ВПП воздушными судами и транспортными средствами определяется диспетчером «Махачкала-Старт»:

- по докладам экипажей ВС об освобождении ВПП;
- по докладам должностных лиц оперативных служб, занимавших ВПП по разрешению диспетчера «Махачкала-Старт».

Ответственность за назначение маршрутов руления по ВПП и РД возлагается на диспетчера «Махачкала-Старт».

Ответственность за несанкционированное занятие ВПП и не выдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

При улучшении метеоусловий (при видимости 550 м и более) на метеодисплее «КРАМС-4», руководитель полетов прекращает действие по выполнению полетов в условиях ограниченной видимости фразой «Отмена процедур при ограниченной видимости».

2. Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерского района и диспетчерской зоны Махачкала/Уйташ

Для полетов по ППП установлены стандартные маршруты вылета по приборам, стандартные маршруты прибытия по приборам, схемы захода на посадку, схемы ухода на второй круг, зоны ожидания. ВС, находящиеся на конечных этапах захода на посадку, имеют преимущество перед вылетающими ВС. Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона (высоты) возлагается на органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) экипажу предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

3. Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерского района и диспетчерской зоны Махачкала/Уйташ

Радиолокационное наведение в районе аэродрома осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением ВС.

Для регулирования потока движения ВС диспетчеры ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом посадочных характеристик ВС.

“Makhachkala-Start” controller provides intervals between departing ACFT by coordinating ACFT movement from block-off time (engines start-up) based on the following conditions:

- only one ACFT can taxi along the apron to TWY A or TWY B;
- only one ACFT can be present on RWY and TWY;
- take-offs not from the RWY beginning are PROHIBITED (except CAT A ACFT);
- take-offs without stop at the line-up position are PROHIBITED.

“Makhachkala-Start” controller determines vacation of RWY by ACFT and motor vehicles based on:

- reports of flight crews about RWY vacation;
- reports of the representatives of the operational units that occupied RWY following “Makhachkala-Start” controller’s instructions.

“Makhachkala-Start” controller is responsible for assignment of taxi routes along RWY and TWY.

The responsibility for not following the assigned taxi routes on the manoeuvring area and potential RWY incursion is imposed on the flight crew.

When meteorological conditions improve (RVR is 550 m or above), Flight Control Officer informs flight crews about LVP cancellation using the phrase: “Low visibility procedures cancelled”.

2. Procedures for IFR flights within Makhachkala/Uytash CTA and CTR

SID and STAR routes, approach and missed approach procedures, holding areas are established for IFR flight operations. ACFT on final approach segments have priority over departing ACFT. IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with rules of vertical, longitudinal and lateral separation maintaining the established intervals.

The responsibility for providing the established intervals between ACFT and assignment of safe flight level (altitude) is imposed on ATS units. Change of flight level is permitted by ATS unit instruction. When a threat to flight safety occurs at assigned flight level (dangerous weather phenomena encounter, ACFT equipment failure and other) a right is given to the flight crew to change flight level at own discretion immediately reporting to ATS unit.

3. ATS surveillance procedures within Makhachkala/Uytash CTA and CTR

Radar vectoring in CTA is provided by the ATS unit that directly controls aircraft movement.

For the purpose of air traffic flow management ATS units controllers instruct flight crews to reach specified flight levels (altitudes) and apply vectoring to provide separation required to execute landing taking into account ACFT performance characteristics.

3.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием обзорного локатора

В районе аэродрома радиолокационный контроль над полетами ВС осуществляется с эшелона FL200 и ниже, радиолокационный контроль осуществляется при помощи радиолокатора ОРЛ-А.

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

Не применяется.

4. Потеря радиосвязи

При потере (отказе) радиосвязи экипаж ВС объявлен:

- установить код ответчика 7600;
- действовать в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 АИП России;
- прослушивать на частоте ДПРМ, БПРМ рабочего курса информацию и указания диспетчера;
- использовать для координации действий мобильную связь с руководителем полетов телефон 8-872-267-08-69.

При потере радиосвязи после входа в район аэродрома Махачкала/Уйташ экипаж продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера ОВД в зону ожидания ДПРМ, БПРМ рабочего курса. Продолжает полет в зоне ожидания до выработки топлива при необходимости. Снижение от ДПРМ, БПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, до эшелона FL110 не выходя из зоны ожидания. На высоте эшелона перехода FL110 устанавливается давление аэродрома и продолжается снижение по установленной схеме. Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

Потеря радиосвязи после взлета (если на высоте 700 фт/(200) м связь с «Махачкала-Круг» не установлена):

- при принятии решения о возврате на аэродром вылета экипаж продолжает набор по схеме ухода на второй круг в зону ожидания с последующим заходом на посадку при соответствии посадочной массы и метеоусловий;
- при принятии решения о следовании на аэродром назначения или запасной аэродром экипаж продолжает полет по указанному в разрешении на вылет маршруту с набором эшелона, указанного в плане полета или одного из эшелонов FL140, FL150, FL240, FL250, в зависимости от направления полета.

5. Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерского района и диспетчерской зоны Махачкала/Уйташ

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

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

3.1 Radar control and ATS using surveillance radar

Radar control is provided up to FL200 using TAR.

3.2 Surveillance and ATS using ADS-B

Not applied.

4. Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew must:

- set transponder to code 7600;
- follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of AIP of Russia;
- maintain a listening watch on LOM, LMM FREQ for information and controller's instructions;
- use mobile communication to coordinate actions with Flight Control Officer, phone: 8 872-267-08-69.

In the event of radio communication failure after ACFT enters Makhachkala/Uytash CTA, flight crew shall proceed at the last assigned flight level cleared by ATS unit controller to join the holding area at LOM, LMM of the active heading, after that ACFT shall continue the flight in the holding area until burning off fuel, if necessary. Descent from LOM, LMM to FL110 shall be conducted in the holding area and shall be commenced at the estimated time of arrival (ETA) or as close to this time as possible. Aerodrome pressure (QFE) shall be set at transition level FL110 and descent shall be continued in accordance with the established procedure. Landing shall be carried out not later than in 30 minutes after ETA.

In the event of radio communication failure after take-off (if at 700 ft/(200) m communication with "Makhachkala-Radar" is not established):

- in case a decision to return to the aerodrome of departure was taken, flight crew shall continue climbing in accordance with the missed approach procedure to join the holding area, then execute approach procedure, depending on weather conditions and landing mass;
- in case a decision to proceed to the destination or alternate aerodrome was taken, flight crew shall continue the flight along the route specified in the departure clearance climbing to flight level specified in the flight plan or one of the flight levels FL140, FL150, FL240, FL250, depending on flight direction.

5. Procedures for VFR flights within Makhachkala/Uytash CTA and CTR

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

Visual flight rules require maintaining the established intervals between aircraft without changing the assigned altitude (flight level) by employing direct visual observation of other flights, and during flights at altitudes below the lower flight level – by employing direct visual observation of the area ahead, avoiding obstacles and maintaining the established route (flight procedure) using visual orientation and AVBL navigation aids.

Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) экипажу предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

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

Орган ОВД оперативно информирует экипаж, когда:

- видимость улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 800 м, 1500 м, 2000 м;

- дальность видимости на ВПП (RVR) улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 150 м, 350 м, 550 м, 800 м;

- высота нижней границы нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности (или вертикальная видимость) достигает одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м, 300 м, 450 м.

Полеты с использованием давления QNH

Ниже эшелона перехода органы ОВД назначают, а экипажи ВС выдерживают высоты в футах по давлению QNH. В сводке АТИС выдается значение QNH в гПа. Давление QFE выдается органом ОВД только по запросу экипажа.

Ниже эшелона перехода органом ОВД назначается высота, кратная 100 фт, в диапазоне 1300 фт - 10000 фт.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами, применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футов QNH-метры QFE).

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

URML AD 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Круглогодичная и сезонная. Основные районы концентрации птиц:

- скворцы к северу и северо-западу от ВПП водохранилище, дачный поселок);
- чайки к востоку ВПП (берег моря).

1.1 Сезонная

В весенний и осенний периоды, с северо-востока на юго-запад и с юго-запада на северо-восток, 0300-0800 - 1100-1600 UTC, в зависимости от сезона года. Весенний перелет птиц происходит в феврале, марте, апреле. Осенний перелет птиц в сентябре, октябре, ноябре. Большинство птиц совершают перелёты на высотах от 30 до 1000 фт над уровнем земли.

1.2 Суточная

С усилением в утренние и вечерние часы.

С севера на юг, с запада на восток к местам кормёжки и ночёвок, с 0300 по 1500 UTC, в зависимости от погодных условий. Перелёт птиц на ночлег происходит с 1300 по 1800 UTC на высотах от 30 до 350 фт над уровнем земли. В период максимальной активности птиц в районе АД Махачкала/Уйташ организуется усиленное визуальное наблюдение за орнитологической обстановкой. Для отпугивания птиц, перед вылетом ВС и перед заходом на посадку, при необходимости, дается сигнальная ракета в сторону их скопления.

Change of flight level is permitted by ATS unit instruction. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (dangerous weather phenomena encounter, aircraft equipment failure and other) a right is given to the flight crew to change flight level at own discretion immediately reporting to ATS unit.

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

ATS unit timely informs the flight crew:

- when visibility is improving and changes to or exceeds one or more of the following values, or when visibility is deteriorating and passes through one or more of the following values: 800 m, 1500 m, 2000 m;

- when RVR is improving and changes to or exceeds one or more of the following values, or when RVR is deteriorating and passes through one or more of the following values: 150 m, 350 m, 550 m, 800 m;

- when the height of base of the lowest cloud layer of BKN clouds or OVC (or vertical visibility) changes to one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m, 300 m, 450 m.

Flight operation using QNH pressure

ATS unit assigns and flight crew shall maintain altitudes below the transition level in feet based upon QNH. The value of QNH pressure in hPa is transmitted in ATIS broadcast. QFE pressure is transmitted by the ATS unit upon request of the flight crew only.

Below the transition level ATS unit assigns altitude divisible by 100 ft within the range 1300 ft -10000 ft.

Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure must have conversion tables relating to the available equipment (for example, conversion table feet QNH - meters QFE).

The decision to perform a missed approach is taken by the pilot-in-command. If obstacles that may compromise safety of landing are detected in the airspace or on the runway, missed approach shall be carried out from any altitude in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

URML AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

Year-round and seasonal. Main areas of bird concentrations:

- starlings: north and north-west of RWY (water reservoir, residential area);
- gulls: east of RWY (sea shore).

1.1 Seasonal

In spring and in autumn, from north-east to south-west and from south-west to north-east, 0300-0800 - 1100-1600 UTC depending on the season. Spring migration takes place in February, March, April. Autumn migration takes place in September, October, November. Most birds migrate at 30 ft -1000 ft AGL.

1.2 Daily migration

Migration is most intense in morning and evening hours.

From north to south, from west to east to places of feeding and roosting, from 0300 till 1500 UTC depending on weather conditions. Migration of birds for roosting occurs from 1300 till 1800 UTC at 30 ft - 350 ft AGL. Bird observation is enhanced during period of peak bird activity in the vicinity of Makhachkala/Uytash AD. To scare birds a signal flare is shot towards the place of their concentration before ACFT take-off and approach, if required.

УРМЛ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
URML AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 URML-31 AD 2.1 URML-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 14/32	AD 2.1 URML-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 URML-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 URML-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	AD 2.1 URML-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 14	AD 2.1 URML-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 32	AD 2.1 URML-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 14	AD 2.1 URML-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 32	AD 2.1 URML-72
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 14	AD 2.1 URML-73
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 14	AD 2.1 URML-75
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 32	AD 2.1 URML-76
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 14/32	AD 2.1 URML-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 14	AD 2.1 URML-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 32	AD 2.1 URML-90
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 14	AD 2.1 URML-91
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 32	AD 2.1 URML-92
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 14	AD 2.1 URML-93
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 32	AD 2.1 URML-94
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 14	AD 2.1 URML-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 32	AD 2.1 URML-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 14	AD 2.1 URML-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 32	AD 2.1 URML-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 14	AD 2.1 URML-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 32	AD 2.1 URML-102
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W CAT I, LOC W RWY 14	AD 2.1 URML-103
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W CAT I, LOC W RWY 32	AD 2.1 URML-104
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 14	AD 2.1 URML-105
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 32	AD 2.1 URML-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 14	AD 2.1 URML-107
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 32	AD 2.1 URML-108
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 14	AD 2.1 URML-109
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 32	AD 2.1 URML-110
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 14	AD 2.1 URML-111
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 32	AD 2.1 URML-112
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB W RWY 14	AD 2.1 URML-113
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 14/32	AD 2.1 URML-115
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 14	AD 2.1 URML-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 32	AD 2.1 URML-140

Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14	AD 2.1 URML-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 32	AD 2.1 URML-148
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14	AD 2.1 URML-149
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 32	AD 2.1 URML-150
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 14	AD 2.1 URML-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 32	AD 2.1 URML-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 14	AD 2.1 URML-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 32	AD 2.1 URML-158