

УРМН АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
URMN AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРМН НАЛЬЧИК
URMN NALCHIK

УРМН АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URMN AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	433047с 0433812в. В центре ВПП 433047N 0433812E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	СВ окраина г. Нальчик, 2 км от центра города NE outskirts of Nalchik, 2 KM from the centre of the city
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	1463 фт/ 446 м/ 9.1°С 1463 FT/ 446 M/ 9.1°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	7°В(2016)/ 8°В 7°E(2016)/ 8°E
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	ООО «Аэрокомплекс» Россия, 360000, Кабардино-Балкарская Республика, г. Нальчик, ул. Кабардинская, 195 "AeroComplex" LLC, 195, Ulitsa Kabardinskaya, Nalchik, Republic of Kabardino-Balkaria, 360000, Russia Тел./Tel: (8662) 91-33-01 Факс/Fax: (8662) 96-68-63 AFTN: УРМНЯЯДУ / URMNQQU E-mail: nalavia@mail.ru
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

УРМН АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URMN AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0500-1400 MON-FRI: 0500-1400
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
9.	Обслуживание Handling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0600-1800 AD OPR HR: 0600-1800 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

URMN АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URMN AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/МС-20, Турбоникойл-98, ВНИИ, НП-50-1-4У, ТСгип, СМ-9, FH 51 TS-1 (equivalent to Jet A-1)/MS-20, Turbonicoil-98, VNII, NP-50-1-4U, TSgip, SM-9, FH 51
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	ПОЖ: тип 1, тип 4 Установка АПМ-1 для противообледенительной обработки ВС, спецмашины УМП-350, СПО-15 Type I de-icing fluid, Type IV anti-icing fluid APM-1 de-icer UMP-350 universal engine heater SPO-15 self-contained power operated mobile unit
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	2 Ми-8 (Ан-2, Ка-27, Ка-36) или 4 Ми-2, Ка-226 2 Mi-8 (An-2, Ka-27, Ka-36) or 4 Mi-2, Ka-226
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Ремонт в отделе инженерно-авиационного обеспечения Repair in the Aircraft Engineering Service Workshop
7.	Примечания Remarks	нет NIL

URMN АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
URMN AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту, гостиницы в городе Hotel at the airport, hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, скорая помощь, больница в г. Нальчик Medical post in the airport Terminal, ambulance service, hospital in Nalchik
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

URMN АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
URMN 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	Специальные автомобили – 2 шт. Special purpose vehicles – 2 units.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1. ВПП, РД 1, РД 2, огни на летной полосе, зоны КРМ, ГРМ; 2. МС, обочины РД; 3. Обочины перрона, подъездные пути, дороги. 1. RWY, TWY 1, TWY 2, lighting equipment on RWY strip, LOC and GP areas; 2. Stands, TWY shoulders; 3. Shoulders of apron, access roads and inner airport roads.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	MC / Stands: 1, 2 - асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN не определено / NIL 3-6, 5В, 6В - асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 30/F/C/X/U 7-10 - асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 36/ F/C/X/U 11 - асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 21/F/C/X/U 12-15 - асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN не определено / NIL
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: 1 - 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 28/F/C/X/U 2 - 16 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 33/F/C/X/U МРД / MAIN TWY - 18 М, бетон / Concrete, PCN 21/F/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	MC 1-5: 1440 фт / 439 м Stands 1-5: 1440 FT / 439 M
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	Место ожидания у ВПП на РД 1 433028.57с 0433736.28в Runway-holding position on TWY 1 433028.57N 0433736.28E Место ожидания у ВПП на РД 2 433036.03с 0433755.28в Runway-holding position on TWY 2 433036.03N 0433755.28E
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УРМН АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
URMN 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	T-образные знаки постановки ВС, номера стоянок, контуры зон обслуживания. Линии за руливания, разворота, вы руливания. T-shaped ACFT stop signs, stands identifications, apron safety lines. Lead-in, turning and lead-out lines.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Порог ВПП, зона приземления, осевая линия, кромка и конец ВПП маркированы и освещены. Осевая линия РД, места ожидания перед вы руливанием на ВПП, места пересечения маркированы и освещены. RWY threshold, TDZ, centre line, RWY edge and end are marked and lighted. Taxiway centre line, runway-holding positions, intersections are marked and lighted.
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

УРМН АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
URMN 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

УРМН АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
URMN AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-II Нальчик Северо-Кавказского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Nalchik Aeronautical Meteorological Station (Civil)-2 of the North Caucasus branch of the Federal State Budgetary Institution "Aviamettelecom of Roshydromet"
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 дей- ствия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМСГ-II Нальчик, 9 часов Nalchik aeronautical meteorological station (civil)-2, 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 Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	SWH, SWM, P ₂ -P ₄ , SIGMET, AIREP, TAF (TAF AMD), METAR, SPECI, GAMET (GAMET AMD), AIRMET, VAAC, рус/анг SWH, SWM, P ₂ -P ₄ , SIGMET, AIREP, TAF (TAF AMD), METAR, SPECI, GAMET (GAMET AMD), AIRMET, VAAC, RUS/ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для ин- структажа или консультации Charts and other information available for briefing or consulta- tion	SWH, SWM, P ₂ -P ₄ , SIGMET, AIREP, TAF (TAF AMD), METAR, SPECI, GAMET (GAMET AMD), AIRMET, VAAC, ИС3/satellite data, ДМРЛ/Doppler weather radar information
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предо- ставления информации Supplementary equipment available for providing information	Многофункциональный Метеорологический Комплекс «Митра», Веб интерфейс ЦКCF UNIMAS Multifunctional Meteorological Complex "Mitra", web-interface of "UniMAS"
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ПДСР APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРМН АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URMN AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покры- тия (PCN) и по- верхность ВПП и КПТ	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 pave- ment (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
06	062.5° 056°	2200x42	PCN 47/F/C/X/T Asphalt-Concrete	433030.27N 0433728.25E 433102.81N 0433855.39E 13 M	THR 1463 FT / 446 M
24	242.5° 236°	2200x42	PCN 47/F/C/X/T Asphalt-Concrete	433102.81N 0433855.39E 433030.27N 0433728.25E 12.4 M	THR 1378 FT / 420.0 M TDZ 1401 FT / 427.2 M

Уклон ВПП и концевой полосы тормо- жения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, сво- бодных от препятствий (м)	Размеры лётной полосы (м)	Размеры концевых зон безо- пасности ВПП (м)	Зона, сво- бодная от препятствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimen- sions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
- 1.18%	нет/NIL	300x150	2500x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
+ 1.18%	нет/NIL	нет/NIL	2500x300	нет/NIL	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system

URMN АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
URMN 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
06	2200	2500	2200	-	нет/NIL
24	-	-	-	2200	нет/NIL

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

Обозначение ВПП	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет огра- ничи- тельных огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания
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
06	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2200 M, 60 M, 1650 M white, last 550 M yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
24	SALS 900 M LIL	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2200 M, 60 M, 1600 M white, last 600 M yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL

URMN АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
URMN 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	Анемометр 350 м от порога ВПП 24, слева от оси ВПП 350 м, освещение имеется Anemometer is located 350 M from RWY 24 THR, 350 M to the left of RWY centre line, LGT AVBL.
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: синие на всех РД. Осевые: 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 / 60 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 60 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМН АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URMN AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	a) 433046.6N 04338.8E на ВПП 06/24 / on RWY 06/24 b) № 1 / NR 1 - 433041.8N 0433820.5E c) № 2 / NR 2 - 433036.7N 0433813.7E d) № 3 / NR 3 - 433038.9N 0433820.3E
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	a) 1463 FT/446 M b) № 1 / NR 1 - 1460 FT/445 M c) № 2 / NR 2 - 1460 FT/445 M d) № 3 / NR 3 - 1460 FT/445 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	a) 2200x42 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 45/F/C/X/T b) № 1 / NR 1 - 120x30 M, грунт / Grass, 9 KG/CM ² c) № 2 / NR 2 - 126x18 M, бетон / Concrete, PCN 21/F/C/Y/T d) № 3 / NR 3 - 126x18 M, бетон / Concrete, PCN 21/F/C/Y/T Все вертолетные площадки маркированы / All Helipads are marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	063°/056°, 243°/236°
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

УРМН АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URMN AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Нальчик диспетчерский район / Nalchik CTA: 435048N 0435800E - 434004N 0440816E - 432942N 0440642E - 432502N 0435649E - 432300N 0435430E - 431859N 0434655E - 431800N 0432400E - 432759N 0430155E - 432747N 0425945E - 434344N 0430837E - 435047N 0433713E - 435048N 0435800E Нальчик диспетчерская зона / Nalchik CTR: 433355N 0432400E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 20 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 20 KM centered at (433047N 0433812E) до / to 432740N 0432400E - 433355N 0432400E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Нальчик диспетчерский район / Nalchik CTA: выше 300 м/1000 фт AGL до FL120 / above 300 M/1000 FT AGL - FL120 Нальчик диспетчерская зона / Nalchik CTR: от земли до FL090 / GND - FL090
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Нальчик-Подход, Нальчик-Старт рус, англ Nalchik-Approach, Nalchik-Start RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	5000 фт/(1105) м 5000 FT/(1105) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРМН АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URMN 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		Аварийная частота Emergency FREQ
		129.000	к/с H24	Резервная частота Reserve FREQ
		124.000		Для ВС госавиации FREQ for State Aviation ACFT
ДПП APP	Нальчик-Подход Nalchik-Approach	126.900	к/с H24	нет NIL
ПДСР TWR	Нальчик-Старт Nalchik-Start	118.300	к/с H24	нет NIL
	Нальчик-Транзит Nalchik-Transit	119.200	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel

УРМН АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URMN AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
КРМ 24 ILS кат. I (7°В/-) LOC 24 ILS CAT I (7°Е/-)	ИНФ INF	111.5	к/с H24	433027.9N 0433721.9E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 24 GP 24		332.9	к/с H24	433101.9N 0433841.1E			2°40', RDH 15.9 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 24 DME 24	ИНФ INF	CH52X	к/с H24	433101.8N 0433841.2E	420 M 1400 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 24 LOM 24	НФ NF	718	к/с H24	433200.9N 0434131.9E			056°MAG/3.9 KM RWY 24 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 24 LMM 24	Н N	350	к/с H24	433117.7N 0433934.0E			056°MAG/0.9 KM RWY 24 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС24 GLS кат. I GBAS(H) 24 GLS CAT I	G24A	CH 20637	к/с H24	433054.4N 0433818.7E		37	2°40', 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)	УРМН URMN	113.650 CH 22281	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение всех ВС по аэродрому осуществляется под руководством диспетчера ПДСР и выполняется строго по линиям рулежной разметки на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Движение вертолетов может выполняться перемещением по воздуху. Выбор способа движения вертолетов и маршрут перемещения по воздуху выбирается командиром воздушного судна с обязательным предварительным согласованием с диспетчером ПДСР.

Скорость руления выбирается командиром ВС, но во всех случаях она не должна превышать скорости, установленной руководством по летной эксплуатации (РЛЭ) данного ВС.

Выруливание на ВПП, её пересечение и руление по ней производится только с разрешения диспетчера ПДСР.

Ответственность за соблюдение правил руления, осмотрительность (радио-осмотрительность) несет командир воздушного судна (КВС).

Лидирование ВС машинами сопровождения выполняется по запросу экипажа ВС.

Запуск двигателей ВС производится по запросу экипажа ВС и после получения разрешений диспетчера ПДСР и ответственного за запуск специалиста инженерно-авиационной службы (ИАС).

2. Руление на места стоянки и с них

Выруливание и заруливание ВС осуществляется под руководством органа ОВД и по сигналам встречающего, регулирующего движение ВС на земле.

При рулении ВС навстречу друг другу их КВС обязаны выдерживать скорость руления минимальную и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.

При сближении на пересекающихся курсах КВС, видящий другое ВС справа, обязан прекратить руление.

Обгон рулящего ВС запрещается.

После получения разрешения от диспетчера органа ОВД выруливание ВС с места запуска осуществляется с включенными фарами, проблесковыми маяками и АНО. Следует строго придерживаться указаний и инструкций диспетчера органа ОВД. Руление осуществлять по маркированным маршрутам на минимальной тяге. Скорость руления должна обеспечивать немедленную остановку ВС в случае внезапного появления препятствий. Все члены летного экипажа, кроме бортинженера, должны вести визуальную и радиоосмотрительность.

Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Если возникли сомнения в безопасности руления, летный экипаж должен прекратить руление и попросить сопровождение.

Следует сохранять безопасную дистанцию от рулящего впереди ВС.

Заруливание на стоянку по окончании полета осуществлять под руководством встречающего, который является ответственным за безопасность ВС при условии соблюдения правил руления со стороны летного экипажа.

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

Movement of all ACFT on the aerodrome shall be executed under control (supervision) of TWR controller strictly along taxi guide lines under own engines power or by towing.

Movement of HEL can be executed by air taxiing. Pilot-in-command shall determine the method of HEL movement and route for air taxiing, prior coordination with TWR controller is mandatory.

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

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

The responsibility for observing taxi rules, exercising caution and maintaining listening watch on the prescribed FREQ is imposed on the pilot-in-command.

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

Engines start-up shall be carried out upon request of the flight crew after TWR controller's clearance and permission of the specialist of the aerodrome technical and engineering service in charge of engines start-up are obtained.

2. Taxiing to and from stands

Taxiing of aircraft out of/into stands shall be carried out under coordination of the ATS unit in accordance with signals of the marshaller, coordinating movement of aircraft on the ground.

When ACFT are approaching head-on, pilots-in-command must maintain the minimum taxiing speed and, keeping to the right, pass clear port-side to port-side (left).

When ACFT are on a converging course, the pilot-in-command who has the other ACFT on the right, must stop taxiing.

Overtaking of a taxiing aircraft is prohibited.

After obtaining clearance from the ATS unit, ACFT shall taxi from the start-up point with lights, flashing beacons and aeronautical lights switched on. ATS unit instructions should be strictly adhered to. Taxiing shall be carried out along marked routes at minimum thrust. Taxi speed must ensure immediate stop of aircraft in case of sudden occurrence of obstacles. All members of the flight crew, except flight engineer, must exercise visual caution and maintain listening watch on the prescribed FREQ.

In all cases taxiing speed must not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual.

If unsure about taxiing safety, flight crew must stop taxiing and request assistance.

A safe separation interval from the preceding taxiing aircraft should be maintained.

Arriving ACFT shall taxi into stand under guidance of the marshaller responsible for aircraft safety, provided flight crew observes taxi rules.

Ответственность встречающего наступает с момента подачи им визуального сигнала для установки ВС на стоянку.

При рулении вертолета расстояние от концов лопасти до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

Экипажу ЗАПРЕЩАЕТСЯ вырливать (рулить), если:

- давление в тормозных системах ниже установленных пределов или имеются признаки неисправности тормозов;

- не получено разрешения диспетчера службы движения и ответственного лица ИАС, обеспечивающего встречу (выпуск) ВС;

- безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствия, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулежных дорожек.

Прибытие: заруливание на МС осуществляется на тяге собственных двигателей.

Отправление: вырливание с МС осуществляется на тяге собственных двигателей.

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

Воздушные суда общего назначения устанавливаются на свободные МС соответствующих их геометрическим размерам.

4. Зона стоянки вертолетов

Для стоянки вертолетов Ми-26 и классом ниже определены свободные МС.

Для вертолетов Росгвардии установлены МС 16 и 17.

5. Перрон

При плохой видимости осевой линии на РД по требованию экипажа может вызываться автомашина сопровождения.

6. Ограничения при рулении

Руление ВС на перроне выполняется при повышенном внимании экипажа на минимальных скоростях.

МРД – руление ВС типа: В737(все модификации), А-319, А-320 – ЗАПРЕЩЕНО.

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

В диспетчерском районе аэродрома Нальчик установлены пилотажные зоны и зоны ожидания.

Для ВС категории «В», «С», «D» установлены:

- зона ожидания типа ипподром над ДПРМ NF, высоты полетов в зоне от эшелона перехода до FL120 с правым кругом полетов;

- зона ожидания типа ипподром над БПРМ N, высоты полетов в зоне от эшелона перехода до FL120 с правым кругом полетов;

- зона ожидания типа ипподром над точкой MN006, высоты полетов в зоне от эшелона перехода до FL120 с правым кругом полетов, используется при уходе на второй круг.

Для ВС категории «А» и вертолетов установлены три зоны ожидания:

- зона ожидания № 1 юго-восточная окраина н. п. Чегем-1;

- зона ожидания № 2 южная окраина н. п. Герменчик;

- зона ожидания № 3 северо-западная окраина н. п. Урвань.

Высота полета в зонах Н ист. – 100м/1800 фт.

В диспетчерском районе аэродрома Нальчик установлены пять пилотажных зон, используемых ВС МО, Росгвардии и экспериментальной авиацией.

Marshaller undertakes the responsibility from the moment he gives a visual signal to the flight crew for ACFT to enter the designated stand.

During taxiing of HEL, distance from the outer edge of HEL rotor blades to the obstacles must not be less than half of the rotor diameter.

It is PROHIBITED for the flight crew to taxi, if:

- pressure in braking systems is below the established limits or there are signs of brakes malfunction;

- controller clearance and permission from the specialist of the aerodrome technical and engineering service providing services to arriving (departing) ACFT has not been obtained;

- safety of taxiing is not provided due to presence of obstacles, poor condition of stands or taxiways.

Arrival: ACFT shall taxi into stands under own engines power.

Departure: ACFT shall taxi out of stands under own engines power.

3. Parking area for small ACFT (General aviation)

General aviation ACFT shall be parked on any vacant stand, corresponding to their size dimensions.

4. Parking area for helicopters

Mi-26 and class below HEL shall be parked on vacant stands.

Stands 16 and 17 are designated for HEL of the Federal National Guard Service of the Russian Federation.

5. Apron

If taxi guide line is barely visible, assistance of the "Follow-me" vehicle may be requested by the flight crew.

6. Taxiing - limitations

Taxiing of ACFT on the apron shall be executed with flight crew exercising extreme caution at reduced speed.

Main TWY – taxiing of B737 (all modifications), A-319, A-320 ACFT is PROHIBITED.

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

Aerobatic zones and holding areas are established in Nalchik CTA.

For CAT B, C, D ACFT:

- racetrack holding pattern over LOM NF, holding level: transition level - FL120, right turns;

- racetrack holding pattern over LMM N, holding level: transition level - FL120, right turns;

- racetrack holding pattern over MN006, holding level: transition level - FL120, right turns, used in the event of missed approach.

The following three holding areas are established for CAT A ACFT and HEL:

- Holding area NR 1: south-eastern suburb of Chegem-1 settlement;

- Holding area NR 2: southern suburb of Germenchik settlement;

- Holding area NR 3: north-western suburb of Urvan settlement.

Flight altitude in holding areas – 100 m/1800 ft.

Five aerobatic zones established in Nalchik CTA are used by ACFT of the Ministry of Defence and Federal National Guard Service of the Russian Federation, and experimental aviation.

На аэродроме Нальчик установлены 9 постоянных маршрутов полета используемых ВС МО, Росгвардии и экспериментальной авиацией.

В диспетчерском районе аэродрома Нальчик установлены четыре площадки десантирования, используемых ВС МО, Росгвардии и экспериментальной авиацией.

8. Ограничение полетов вертолетов

Для приема и выпуска вертолетов в качестве вертолетных площадок используется ВПП и ВП 1, 2, 3. Взлет и посадка на ВПП может осуществляться по самолетному и вертолетному вариантам. Руление, в том числе при рулении по воздуху на ВПП и с нее производится по маршрутам, установленным для ВС. Руление по воздуху на высоте до 10 м. Запуск, прогрев и опробование двигателей производится на стоянке с учетом скорости и направления ветра.

Перед каждым полетом вертолета КВС обязан выполнить контрольное висение в целях определения возможности и выбора метода взлета по запасу тяги, проверки расчета центровки, исправности органов управления. Высоту контрольного висения вертолета определяет КВС.

При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле - на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

Разрешается висение, перемещение вертолета над ВПП, вертолетными площадками № 1, 2, 3 в соответствии с требованием РЛЭ ВС. При невозможности руления или перемещения, производится буксировка вертолета.

Выполнение полетов на вертолетах в горные районы и прилет из них с пробиванием облачности над аэродромом по установленным схемам

Данный вид полетов осуществляется только при наличии постоянного РЛК, устойчивой двухсторонней радиосвязи, исправной и устойчивой работы бортовых и наземных навигационных средств. Вылет и прилет вертолетов с пробиванием облачности разрешается при наличии слоистых форм облаков (слоистых, слоисто-кучевых, слоисто-дождевых), в условиях отсутствия обледенения при температуре наружного воздуха согласно РЛЭ ВС (температура определяется по вертикальному срезу атмосферы).

Высота верхней границы облаков не должна превышать Нвго - 2450 м (FL080). Распространение облачности в предгорьях (по направлению к горам) не далее н.п. Зарагиз (вылет в юго-восточном направлении) и н.п. Заюково (вылет в западном направлении).

9. Удаление ВС, потерявших способность двигаться

При авиационном происшествии на территории аэродрома Нальчик проводятся аварийно-спасательные работы силами аварийно-спасательной команды (АСК) аэропорта практически в полном составе с привлечением взаимодействующих организаций.

Ответственность за удаление ВС, потерявших способность двигаться лежит на эксплуатанте ВС, если иное не предусмотрено договором с оператором аэродрома.

10. Противообледенительная обработка

Противообледенительная обработка ВС производится на МС в соответствии с инструкцией по противообледенительной обработке ВС эксплуатанта.

Nine (9) flight routes established at Nalchik aerodrome are used by the ACFT of the Ministry of Defence and Federal National Guard Service of the Russian Federation, and experimental aviation.

Four parachute dropping areas (Drop zones) established in Nalchik CTA are used by the units of the Ministry of Defense, Federal National Guard Service and experimental aviation.

8. Helicopter – traffic limitation

RWY and helipads NR 1, 2, 3 are AVBL for landing and take-off of helicopters. Take-off from and landing on RWY can be executed as running and no-run. Taxiing and air taxiing to and from RWY shall be executed via routes established for ACFT. Air taxiing shall be carried out at height below 10 m. Engines start-up, warm-up and run-up shall be performed on stand taking into account wind speed and direction.

Before each HEL flight pilot-in-command must perform a hover test to determine trust margin and take-off method, calculate balance, check serviceability. Pilot-in-command shall determine hover test height.

During climb and approach HEL are permitted to overfly obstacles with clearance of not less than 10 m and ACFT with clearance of not less than size of two diameters of the main rotor.

Hovering, air taxiing over RWY, helipads NR 1, 2, 3 is permitted in accordance with the requirements of the Helicopter Flight Manual. If unable to taxi or air taxi, HEL shall be towed.

Helicopter flights to/from mountainous areas using cloud break procedure over the aerodrome in accordance with the established patterns

The above-mentioned flights are permitted only, when ACFT is under continuous radar control, provided two-way radio communication, proper and interference-free operation of on-board navigation equipment and ground navigation facilities are AVBL. Departure and arrival of helicopters with employment of cloud break procedure are allowed, when stratus clouds are formed (stratus, cumulo-stratus, nimbostratus) and there is no icing on the ACFT at open air temperature that corresponds to the temperature specified in the ACFT Flight Manual (temperature is determined by a vertical slice of the atmosphere).

Cloud top must not be above ceiling - 2450 m (FL080). In the foothills (towards the mountains) clouds should not spread out further than Zaragizh settlement (when ACFT departs south-east) and Zayukovo settlement (when ACFT departs west).

9. Removal of disabled aircraft

In the event of an aviation incident on the territory of Nalchik AD, rescue operations shall be carried out by AD emergency and rescue team involving other concerned parties (organizations).

The responsibility for removal of disabled ACFT is imposed on ACFT operator, unless terms of the Agreement with the AD operator provide otherwise.

10. De-icing/anti-icing treatment

ACFT de-icing/anti-icing treatment is carried out on stands in accordance with the procedure adopted by the ACFT operator.

УРМН АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

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

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

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

1.4 При наличии опасных для полета ВС метеорологических условий, экипаж ВС может отклониться от маршрута SID/STAR, с обязательным докладом органу ОВД.

Предупреждение: для вертолетов Ми-2 при полетах по ППП, ПВП разрешен заход на посадку с МКпос=236° на ВПП с попутной составляющей до 5 м/с и последующим перемещением для производства посадки против ветра на ВПП, вертолетных площадках и РД 2.

2. Использование системы ВПП в ночное время

В период с 2200 до 0700 местного времени ЗАПРЕЩАЕТСЯ двигателей (двигателя) опробование двигателей (двигателя) на оборотах выше малого газа.

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 его 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.

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

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

Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока:

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

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

На посадку:

Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

- если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь, резина, масло и т.д. и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

URMN AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General

1.1 Noise abatement procedures during take-off, climb and approach shall be executed by flight crews of all ACFT.

1.2 Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of compromising flight safety.

1.3 Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of aircraft engines failure during take-off/landing.

1.4 Flight crew may deviate from SID/STAR route, if weather conditions that can endanger ACFT flight occur, report to ATS unit is mandatory.

Warning: Mi-2 helicopters operating IFR, VFR flights are permitted to execute approach to the RWY on landing heading 236° MAG with a tailwind component up to 5 m/s and then air taxi to execute upwind landing onto RWY, helipads and TWY 2.

2. Use of the runway system during the day-time

Engines (engine) run-up at trust above idle from 2200 till 0700 LT is PROHIBITED.

3. Restrictions

Take-off:

Tailwind take-off taking into account friction coefficient is permitted, provided this direction is preferable with regard to noise reduction over the city or in case upwind take-off does not provide safety or take-off in this direction is PROHIBITED. In this case tailwind component must not exceed the norms established in the Aeroplane Flight Manual for each ACFT type.

Minimum speed of steady climb must not be less than V_2+20 km/h or less than the speed prescribed by the Aircraft Flight Manual, if it has greater value.

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

The reduction of engines power shall not be applied until:

- the established standard power mode enables to maintain climb gradient of not less than 4% at speed specified above with maximum certificated take-off mass.

- take-off flight path does not provide overlying of all obstacles located under the flight path with sufficient clearance when all engines are operating and also taking into account possible engine failure and time required for the rest of the engines to develop full power.

Landing:

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

- if there are ice, slush, water or dirt, rubber, oil etc. on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

- при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 1500 фт (150) м или горизонтальная видимость менее 1800 м;
- когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;
- когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;
- когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

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

Никакие приемы снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения.

URMN АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Общие положения

Если не получено соответствующего разрешения органов ОВД, полеты в диспетчерском районе аэродрома Нальчик осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП).

2. Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерского района Нальчик

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

При необходимости, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания MN006.

Выполнение полетов с использованием давления QNH

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляется в футах по давлению QNH. Орган ОВД передает экипажу ВС значение давления QNH в ГПа. Давление QFE выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС.

На аэродроме Нальчик вещание АТИС отсутствует. Значение давления QNH аэродрома в гПа, а также давление QFE в мм рт. ст. и гПа, передается органом ОВД экипажу ВС по радиосвязи. При полетах по ППП ниже эшелона перехода органом ОВД назначаются высоты в футах, опубликованные на схемах захода на посадку.

С целью вертикального эшелонирования между ВС высоты назначаются через 1000 фт в диапазоне высот от эшелона перехода до минимально безопасной высоты в диспетчерском районе аэродрома по ППП, как правило 2900 фт, 3900 фт. При необходимости экипажу ВС может быть назначена любая высота кратная 100 фт в диапазоне высот 2900 - 5100 фт.

- under meteorological conditions, when ceiling is below 1500 ft (150) m or horizontal visibility is less than 1800 m;

- when crosswind component on RWY (including gusts) is above 7 m/sec;

- when tailwind component on RWY is more than 2.5 m/sec;

- when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that unfavourable weather conditions (for example, thunderstorms) may affect ACFT approach and landing.

During instrument approach and during visual approach flying below glide path is prohibited.

Noise abatement procedures must not envisage exceeding of the indicated speed of descent.

URMN AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. General

Flights in Nalchik CTA shall be executed in accordance with Instrument Flight Rules (IFR), unless otherwise cleared by ATS units.

2. Procedures for IFR flights within Nalchik CTA

IFR flights shall be conducted 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 aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. Change of flight level is permitted by ATS unit instruction. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure or other) a right is given to the pilot to change flight level at own discretion immediately reporting it to ATS unit.

If necessary arriving aircraft can get instructions to hold in the holding area over MN006.

Flight operation using QNH pressure

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

ATIS broadcasts are not provided at Nalchik aerodrome. The value of aerodrome QNH pressure in hPa and QFE pressure in mm mercury column and hPa are transmitted by ATS unit to the flight crew via radio communication. During IFR flights below the transition level ATS unit assigns altitudes in feet published on approach charts.

To provide vertical separation between aircraft altitudes are assigned every 1000 ft within the range from transition level up to the minimum safe altitude for flights under IFR in CTA, usually 2900 ft, 3900 ft are assigned. Flight crew can be assigned any altitude divisible by 100 ft within the range 2900 - 5100 ft, if necessary.

При полетах по ПВП ниже эшелона перехода полеты ВС выполняются на абсолютных высотах по давлению QNH кратных 100 фт, задаваемых органом ОВД в диапазоне высот от минимально безопасной по ПВП до эшелона перехода.

При полетах по ПВП в воздушном пространстве класса G высота полета органом ОВД экипажу ВС не задается, сообщается значение QNH.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, при полетах на высотах ниже эшелона перехода аэродрома должны располагать справочными таблицами для перевода высоты в футах по QNH в метры по QFE.

3. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

В диспетчерском районе радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по АС УВД.

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 международной основе для использования экипажами воздушных судов в условиях аварийной ситуации, отказа радиосвязи или незаконного вмешательства.

При назначении кода следует исключать его использование другим воздушным судном в пределах зоны действия вторичного обзорного радиолокатора.

Если после установки экипажем воздушного судна на бортовом приемопередатчике кода вторичного обзорного радиолокатора на экране средств наблюдения наблюдается код, отличный от заданного, экипажу дается указание повторно установить заданный код и подтвердить правильность его установки.

Если принятые ранее меры не принесли ожидаемого результата, экипажу воздушного судна дается указание прекратить работу бортового приемопередатчика в режиме "А". Информация об ограничении работы приемопередатчика передается принимающему органу ОВД по направлению полета.

При использовании вторичного обзорного радиолокатора опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

- a) распознаванием позывного воздушного судна или дискретного кода вторичного обзорного радиолокатора, включая режим S в формуляре сопровождения;
- b) передачей опознавания воздушного судна;
- c) контролем за выполнением указания об установлении конкретного кода вторичного обзорного радиолокатора;
- d) контролем за выполнением указания о включении режима приемопередатчика в режиме "Опознавание".

Орган ОВД осуществляет проверку того, что установленный экипажем код соответствует коду, присвоенному данному воздушному судну. Дискретный код используется в качестве основы для опознавания только после проведения такой проверки.

VFR flights below the transition level shall be executed at altitudes based upon QNH and divisible by 100 feet, assigned by the ATS unit within the range from minimum safe altitude for flights under VFR up to the transition level.

During VFR flights in class G airspace flight altitude is not assigned to the flight crew by the ATS unit, value of QNH pressure is transmitted.

When executing flights below the transition level, flight crews of ACFT not equipped for maintaining ALT in ft based upon QNH pressure must have reference tables for conversion of altitude in ft based upon QNH pressure into height in metres based upon QFE.

3. ATC surveillance procedures

Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar control of air traffic in CTA is provided using automated air traffic control system.

Radar control and ATS using secondary surveillance radar

To provide individual aircraft identification, each aircraft shall be assigned a discrete SSR code which should be retained throughout the flight.

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

The allocation of a code should preclude the use of this code by any other ACFT within the area of coverage of SSR.

If, after SSR code is set on the transponder, it is observed that the code shown on the situation display is different to what has been assigned to the aircraft, flight crew shall be requested to confirm the code selected and to reselect the correct code.

If measures taken earlier did not result in the expected outcome, flight crew may be requested to stop the operation of the aircraft's transponder in Mode A. The next ATS unit along the flight route is informed about limitation in transponder operation accordingly.

Where SSR is used for identification, aircraft may be identified by one of the following procedures:

- a) recognition of the aircraft identification or assigned discrete code, including S Mode in an SSR and/or MLAT label;
- b) transfer of aircraft identification;
- c) observation of compliance with an instruction to set a specific SSR code;
- d) observation of compliance with an instruction to squawk IDENT.

A check shall be made by the ATS unit to ensure that the code set by the flight crew is identical to that assigned to the ACFT. Only after this check has been made shall the discrete code be used as a basis for identification.

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

Воздушные суда, оборудованные приемопередатчиками режима S или 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.

Во всех случаях, когда отображаемый на индикаторе воздушной обстановки опознавательный индекс воздушного судна, переданный с борта воздушного судна, оснащенного оборудованием, работающим в режиме S, или передатчиками АЗН-В, отличается от ожидаемого индекса данного воздушного судна, орган ОВД предлагает экипажу подтвердить и при необходимости повторно ввести правильный опознавательный индекс воздушного судна.

Если после подтверждения экипажем правильности установок опознавательного индекса воздушного судна несоответствие по-прежнему сохраняется, орган ОВД принимает следующие меры:

- a) информирует экипаж о сохраняющемся несоответствии;
- b) по возможности исправляет формуляр, отображающий опознавательный индекс воздушного судна на индикаторе воздушной обстановки;
- c) уведомляет следующий орган ОВД, использующий режим S или средства АЗН-В, об ошибке в опознавательном индексе воздушного судна, переданном с борта воздушного судна.

В случае последующей потери опознавания орган ОВД должен проинформировать об этом экипаж воздушного судна.

При использовании АЗН-В опознавание воздушных судов осуществляется одним из следующих способов:

- a) прямое распознавание опознавательного индекса воздушного судна в формуляре АЗН-В;
- b) передача опознавания АЗН-В;
- c) наблюдение за выполнением указания "Передать информацию АЗН-В в режиме "Опознавание".

4. Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и раздела ENR 1.6 настоящего АИП России.

При потере радиосвязи после входа в диспетчерский район аэродрома Нальчик экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера органа ОВД, в направлении ДППМ NF с дальнейшим заходом на посадку на аэродроме Нальчик. При невозможности посадки на аэродроме Нальчик, следовать на запасной аэродром, выбранный при принятии решения на вылет.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте 2035 фт (200) м связь с «Нальчик-Подход» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Нальчик или следует на запасной аэродром выбранный при принятии решения на вылет.

При необходимости, по решению командира воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета, без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

Radar control and ATS using ADS-B

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

In all cases, whenever it is observed on the situation display that the aircraft identification transmitted by a Mode S-equipped or ADS-B equipped ACFT is different from that expected from the aircraft, flight crew shall be requested to confirm and, if necessary, re-enter the correct aircraft identification.

If, following confirmation from the flight crew that the correct aircraft identification has been set the discrepancy continues to exist, the following actions shall be taken by the ATS unit:

- a) inform flight crew of the persistent discrepancy;
- b) where possible, correct the label showing the aircraft identification on the situation display;
- c) notify the next ATS unit using Mode S or ADS-B for identification about the erroneous aircraft identification transmitted by the aircraft.

If identification is subsequently lost, flight crew shall be informed by the ATS unit.

Where ADS-B is used for identification, aircraft may be identified by one of the following procedures:

- a) direct recognition of the aircraft identification in an ADS-B label;
- b) transfer of ADS-B identification;
- c) observation of compliance with an instruction to TRANSMIT ADS-B IDENT.

4. Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of AIP of Russia.

In the event of radio communication failure after entry in Nalchik CTA flight crew (pilot) shall continue the flight at the last assigned flight level cleared by the ATS unit controller towards LOM NF and then execute approach to Nalchik AD. If unable to land at Nalchik AD, ACFT shall proceed to the alternate AD selected when making the decision to depart.

In the event of radio communication failure after take-off (if at 2035 ft (200) m communication with "Nalchik-Approach" controller is not established) pilot-in-command shall continue climbing and proceed in accordance with instrument approach procedure, and land at Nalchik aerodrome depending on meteorological conditions and ACFT landing mass, or proceed to the alternate AD selected when making the decision to depart.

If necessary, by the decision of the pilot-in-command, ACFT experiencing radio communication failure may proceed along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan at the one of the flight levels established for flights without radio communication: FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on flight direction.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) КВС обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне) на ПОД маршрута выхода из диспетчерского района аэродрома и, после пролета ПОД, набрать назначенный эшелон (в соответствии с FPL).

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

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета.

В этом случае экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома планируемой посадки и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета.

Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

5. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры в условиях ограниченной видимости вступают в силу, когда значения видимости на ВПП менее 550 м. О начале действия этих процедур экипажи ВС будут извещены диспетчером ПДСР фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости».

Вылет

Буксировка ВС производится с включёнными аэронавигационными и проблесковыми огнями.

Руление ВС по перрону и РД, если заказан автомобиль сопровождения, осуществляется за автомобилем сопровождения.

Пилотам не следует запрашивать разрешение на запуск двигателей, когда значение видимости на ВПП ниже минимума аэродрома для взлета.

Ответственность за выдерживание безопасной дистанции между ВС и автомобилем сопровождения возложена на командира воздушного судна.

При рулении воздушного судна к линии предварительного старта на РД 1, 2 для взлета с ВПП 06, ответственность за исход руления возлагается на командира воздушного судна.

Пересекать линию предварительного старта, обозначенную на РД 1, 2 установленной дневной маркировкой без разрешения диспетчера ПДСР, ВС и спецавтотранспорту – ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

РД считаются свободными, когда ВС, по докладу экипажа, займет ВПП 06. ВПП 06 считается свободной, когда экипаж ВС доложит диспетчеру ПДСР об освобождении ВПП.

Ответственность за назначение маршрутов руления возлагается на диспетчера ПДСР, осуществляющего управление движением воздушных судов на площади маневрирования аэродрома.

Ответственность за несанкционированное занятие ВПП и не выдерживание назначенных маршрутов руления возлагается на экипаж ВС (ответственного за лидирование ВС).

ВПП 24 не оборудована для полетов по кат. ИКАО. Выполнение заходов на посадку на ВПП 24 не производится.

In the event of radio communication failure during climb to flight level (altitude), pilot-in-command shall proceed at the last assigned altitude (flight level) to CRP of exit route from CTA and after passing CRP, climb to the assigned flight level (according to FPL).

In the event of radio communication failure during VFR flight, aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing.

In the event of radio communication failure during IFR flight, when it is not possible to change to a visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome in accordance with the flight plan.

In this case flight crew shall maintain the assigned flight level till passing the radio navigation fix of the planned aerodrome of landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to this time indicated in the flight plan.

Instrument approach shall be executed in accordance with the procedure established for the given navigation aid. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

5. Low visibility procedures

Procedures for low visibility operations

Low visibility procedures are implemented, when RVR value is less than 550 m. TWR controller informs flight crews about LVP implementation using the phrase "Low visibility procedures in progress".

Departure

During towing, ACFT navigation and flashing lights shall be switched on.

Taxiing of ACFT on the apron and TWY shall be executed after "Follow-me" vehicle, provided assistance was requested.

Pilots should not request engines run-up clearance when RVR value is lower than aerodrome take-off minimum.

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

During taxiing of ACFT to the runway-holding position limit on TWY 1, 2 for take-off from RWY 06, the responsibility for safety of taxi operations is imposed on the pilot-in-command.

It is PROHIBITED for ACFT and special vehicles to cross the runway-holding position limit on TWY 1, 2 designated by day marking without TWR controller's clearance.

TWY are considered vacant when flight crew reports RWY 06 occupancy. RWY 06 is considered vacant when flight crew reports RWY vacation to TWR controller.

The responsibility for assignment of taxi routes on the manoeuvring area is imposed on TWR controller coordinating ACFT traffic of the manoeuvring area.

The responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes is imposed on the flight crew (driver of the "Follow-me" vehicle).

RWY 24 is not equipped for ICAO category flight operations. RWY 24 is not AVBL for approach.

Отмена процедур ограниченной видимости

При улучшении метеоусловий (видимость 550 м и более) Руководитель полетов (диспетчер ПДСР), фразой «Отмена процедур при ограниченной видимости» доводит эту информацию до летных экипажей и аэродромных служб аэропорта.

6. Процедуры полетов по ПВП

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

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

Визуальный заход на посадку

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

При инициировании визуальных заходов на посадку орган ОВД должен учитывать воздушную обстановку, видимость и нижнюю границу облаков на аэродроме.

Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП, при получении от него доклада о визуальном контакте с ВПП и/или ее ориентирами.

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

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

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

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

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

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

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

LVP cancellation

When weather conditions improve (visibility is 550 m or above), Flight Control Officer (TWR controller) informs flight crews and aerodrome services about cancellation of low visibility procedures using the phrase: "Low visibility procedures cancelled".

6. Procedures for VFR flights

- a flight plan shall be submitted for the flight concerned;
- ATC clearance shall be requested from the ATS unit controller;
- deviations from the ATC clearance (issued earlier) are allowed only, provided prior clearance for these deviations was obtained;
- the flight shall be executed with visual reference to the ground;
- two-way radio communication shall be maintained on the prescribed frequency.

Pilot-in-command must follow VFR and timely report the necessity to change to an IFR flight to the ATS unit (flight control unit).

Visual approach

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

When initiating visual approaches ATS unit must consider air situation, visibility and ceiling at the aerodrome.

ATS unit clears visual approach to ACFT operating an IFR flight after flight crew reports establishing visual contact with RWY and/or its references.

Readiness of the flight crew to execute visual approach means that meteorological conditions allow to carry out visual approach and flight crew is confident (taking into account altitude, speed and ACFT configuration) that visual approach and landing can be accomplished.

ATS unit can commence vectoring for visual approach before obtaining flight crew's report about establishing visual contact with RWY and/or its references, after that vectoring is terminated.

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

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

When executing visual approach flight crew shall maintain continuous visual contact with RWY and/or its references.

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

When executing visual approach the responsibility for maintaining safe flight altitudes and safe obstacle clearance is imposed on the flight crew.

УРМН АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Сезонная

Аэропорт Налчик находится в стороне от основных маршрутов сезонных миграций птиц.

Весенняя миграция происходит с начала марта по конец мая.

Осенняя миграция происходит с начала сентября по конец ноября.

Интенсивность перелетов птиц увеличивается в период пахотных работ на полях сельхоз назначения вблизи аэродрома.

Основные направления весенних перелетов птиц - с юго-запада на северо-восток, осенних - в обратном направлении.

Миграция птиц происходит на высотах от 30 - 1000 фт от уровня земли. Перелеты отдельных видов птиц происходят до высоты 10000 фт от уровня земли.

Миграция птиц происходит круглосуточно.

Суточная

Дневная миграция птиц начинается за 10-30 минут до восхода солнца и длится до темноты.

Ночная миграция птиц начинается за 10-20 минут до темноты и длится до восхода солнца.

Основные направления утренних перелетов птиц с юго-востока, юга, юго-запада на северо-запад и северо-восток.

Основное направление вечерних перелетов птиц с северо-запада на юго-восток.

Перелеты птиц происходят на высотах от 30 - 1000 фт от уровня земли. Перелеты отдельных видов птиц происходят до высоты 10000 фт от уровня земли.

Перелеты птиц происходят круглосуточно.

2. Передача информации

Информация о сложной орнитологической обстановке в районе аэродрома передается РП фразой: «Перелёт птиц в зоне взлёта/посадки», которая означает возможное (вероятное) нахождение птиц в любой точке в секторе взлета/посадки.

URMN AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

Seasonal migration

Nalchik aerodrome is located away from the main routes of seasonal bird migration.

Spring migration takes place from March till the end of May.

Autumn migration takes place from the beginning of September till the end of November.

Intensity of bird migration increases during the period of plowmanship on agricultural fields near the aerodrome.

The main directions of migration are from south-west to north-east in spring and vice versa in autumn.

Birds migrate at 30 ft -1000 ft AGL. Certain bird species migrate at up to 10000 ft AGL.

Bird migration occurs round-the-clock.

Daily bird migration

Daily bird migration starts 10-30 minutes before sunrise and lasts until dark.

Nocturnal bird migration starts 10-30 minutes before dark and lasts until sunrise.

The main directions of bird migration are from south-east, south, south-west to north-west and north-east.

The main direction of nocturnal migration is from north-west to south-east.

Birds migrate at 30 ft -1000 ft AGL, certain bird species migrate at up to 10000 ft AGL.

Bird migration occurs round-the-clock.

2. Information broadcast

Information about complicated ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is broadcasted by the Flight Control Officer using the phrase: "Bird migration in take-off/landing area" which means possible (probable) bird presence at any point of take-off/landing sector.

УРМН АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
URMN AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 URMN-31 AD 2.1 URMN-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 06/24	AD 2.1 URMN-33
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 URMN-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 URMN-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 URMN-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 URMN-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 URMN-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 URMN-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 URMN-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 URMN-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 24	AD 2.1 URMN-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 24	AD 2.1 URMN-88
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z, LOC Z RWY 24	AD 2.1 URMN-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y, LOC Y RWY 24	AD 2.1 URMN-98
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 24	AD 2.1 URMN-99
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 24	AD 2.1 URMN-100
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 24	AD 2.1 URMN-101
Visual Approach Chart – ICAO RWY 24	AD 2.1 URMN-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 06	AD 2.1 URMN-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 06	AD 2.1 URMN-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 24	AD 2.1 URMN-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 24	AD 2.1 URMN-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 24	AD 2.1 URMN-155
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 24	AD 2.1 URMN-157