

УРВВ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
URWW AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРВВ ВОЛГОГРАД/Гумрак
URWW VOLGOGRAD/Gumrak

УРВВ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URWW AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	484649с 0442008в в центре ВПП 06/24 484649N 0442008E in the centre of RWY 06/24
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	15 км СЗ г. Волгограда 15 KM NW of Volgograd
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	476 фт/29.7°С 476 FT/29.7°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	9°В(2015)/5.5°В 9°E(2015)/5.5°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ПАО «Международный аэропорт Волгоград», Россия, 400036, г. Волгоград, аэропорт Public joint stock company "Volgograd International Airport", Airport, Volgograd, 400036, Russia Тел./Tel.: (8442) 26-10-00, Факс/Fax: (8442) 26-10-01, 26-10-61, 26-50-72 AFTN: УРВВЫДЫБ / URWWYDYX E-mail: airport@mav.ru, pdsa@mav.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРВВ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URWW AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0800-1700 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0800-1700 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	ПН-ПТ / MON-FRI: 0800-1700; Бюро САИ АД Астрахань / AIS Office Astrakhan AD: ПН-ПТ: 1700-0800; СБ, ВС, празд. MON-FRI: 1700-0800; SAT, SUN, HOL Тел./Tel.: +7(8512) 393-000, доб. 13-69 E-mail: shturman@airport.astrakhan.ru
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение 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

УРВВ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URWW 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 TS-1
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	АТЗ-20/800 л/мин., АТЗ-22/800 л/мин., ТЗА-40/1200 л/мин., ТЗ-22 (топливослив). ATZ-20/800 l/min, ATZ-22/800 l/min, TZA-40/1200 l/min, TZ-22 (fuel drain).
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	JBVTTEMPPEST – противообледенительная жидкость тип 1 и тип 4; АС-157 – противообледенительная жидкость тип 1. JBVTTEMPPEST – Type 1 and Type 4 de-icing fluid; AS-157 – Type 1 de-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

УРВВ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
URWW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта, гостиницы в городе Волгоград Hotel at the airport, hotels in Volgograd
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, электричка Bus, taxi, suburban train
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Отдел медицинского обслуживания в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Волгограде Medical centre in the airport Terminal, ambulance service, hospitals in Volgograd
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется почтовое отделение в п. Аэропорт Post Office in Aeroport settlement
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВВ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
URWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 7 CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Аэродромные пожарные автомобили – 4 шт. Санитарные автомобили – 1 шт. Транспортные средства повышенной проходимости – 1 шт. Airport fire fighting vehicles – 4 units Ambulance vehicle – 1 unit All-road vehicle – 1 unit
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Эвакуационное оборудование: - приспособление для буксировки ВС хвостом вперед (ПБАВС-МВ); - приспособление для подъема ВС на носовую часть фюзеляжа (ППСН-МВ); - приспособление для подъема ВС за шкворни основных стоек шасси (ППСК _{шс} -МВ). The following equipment is AVBL: - device for pushback of disabled ACFT (PBAVS-MV); - device for lifting the ACFT by the fuselage nose section (PPSN-MV); - device for lifting the ACFT by the pivot of the main landing gear (PPSKshs-MV).
4.	Примечания Remarks	Недостающее оборудование предоставляется авиакомпаниями The missing equipment is provided by the airlines.

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

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	PM-130, КО-804, ЭД 405А – 5 ед., ДЭ-224А – 1 ед., БС-4000ПБ – 1 ед., БС-4000ПБА – 1 ед., CJS 914 Super II – 2 ед., ДЭ-226 – 2 ед., спецмашина для нанесения жидкого реагента – 2 ед., прицеп для нанесения сыпучего реагента – 2 ед., К-701 – 1 ед., Т-150К – 3 ед., снегопогрузчик КО-206 – 1 ед., автогрейдер ГС-14.02 – 1 ед., экскаватор-погрузчик – 1 ед., МТЗ-82 – 2 ед. PM-130, KO-804, ED 405A – 5 units, DE-224A – 1 unit, BS-4000PB – 1 unit, BS-4000PBA – 1 unit, CJS 914 Super II – 2 units, DE-226 – 2 units, liquid de-icing fluid spreader – 2 units, trailer for granular de-icer – 2 units, K-701 – 1 unit, T-150K – 3 units, KO-206 snow loader – 1 unit, GS-14.02 motor grader – 1 unit, loader digger – 1 unit, MTZ-82 – 2 units.
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь: очистка ВПП, рабочей РД, перрона, «огней» на летной полосе, подготовка зон КРМ и ГРМ; 2-я очередь: очистка МС, остальных РД, обочин РД; 3-я очередь: очистка обочин перрона, внутри аэропортовых дорог, привокзальной площади. 1. Clearance of RWY, active TWY, apron, lighting equipment on RWY strip, treatment of LOC and GP areas; 2. Clearance of stands, other TWY, TWY shoulders; 3. Clearance of apron shoulders, inner airport roads, terminal square.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	MC / Stands: 1-15 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 52/R/B/X/T; 16-17 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 22/R/B/X/T (смешанное / mixed); 18 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 70F/D/X/T; 19-26 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 28/R/B/X/T (смешанное / mixed).
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: В – 50 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 76/F/D/X/T; D – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, общая ширина с обочинами 39 м / the total width including shoulders is 39 М, PCN 70/F/D/X/T; М – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, общая ширина с обочинами 31 м / the total width including shoulders is 31 М, PCN 52/R/B/X/T; N – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, общая ширина с обочинами 31 м / the total width including shoulders is 31 М, PCN 70/F/D/X/T.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	У порога ВПП 06, 407 фт/ 124 м At RWY 06 THR, 407 FT/ 124 M
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	У порога ВПП 06 At RWY 06 THR
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	МС / Stands: 1-26
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids - NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	На РД D, B, N On TWY D, B, N
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВВ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**URWW 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

УРВВ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**URWW AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-1 Волгоград Volgograd Aeronautical Meteorological Station (Civil) - 1
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ-1 Волгоград 9 часов Volgograd Aeronautical Meteorological Station (Civil) - 1 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	PWC50, PWC25, SIGWX (SWH, SWM), SIGMET (WS, WV, WC). Рус, англ / RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Приземные синоптические карты, КБТ, PWC50, PWC25, SIGWX (SWH, SWM), SIGMET (WS,WV,WC), GAMET, GAMET AMD, AIRMET, предупреждения по аэродрому об опасных явлениях погоды, о сдвиге ветра. Surface weather charts, constant pressure maps, PWC50, PWC25, SIGWX (SWH, SWM), SIGMET (WS, WV, WC), GAMET, GAMET AMD, AIRMET, aerodrome warnings related to the occurrence of hazardous weather phenomena, wind shear warnings.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ДМРЛ, ПРМ спутниковой информации об облаках, АИС «МетеоДисплей», Волгоград-АТИС. WXR, APT, AIS "MeteoDisplay", Volgograd-ATIS
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, Вышка, ДПП APP, TWR, GND
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	Метеовещание ВОЛМЕТ станции Сочи («Сочи-Волмет») ретранслируется через АД Волгоград (Гумрак) на частотах 118.000 МГц (рус), 118.200 МГц (англ). VOLMET broadcast of Sochi station ("Sochi-VOLMET") is re-broadcasted via Volgograd/Gumrak AD on FREQ 118.000 MHz (RUS), 118.200 MHz (ENG).

УРВВ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URWW AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	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 (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	064.32° 055°	2800x45	PCN 58/R/B/X/T Asphalt- Concrete	484629.36N 0441906.62E ---	THR 407 FT
24	244.35° 235°	2800x45	PCN 58/R/B/X/T Asphalt- Concrete	484708.62N 0442110.24E ---	THR 476 FT
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	300x150	3100x150	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
See AOC type A	нет/NIL	300x150	3100x150	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system

УРВВ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
URWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (M)	РДВ (м) TODA (M)	РДПВ (м) ASDA (M)	РПД (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
06	2800	3100	2800	2800	нет/NIL
From RWY 11/29	695	995	695		нет/NIL
24	2800	3100	2800	2800	нет/NIL
From RWY 11/29	2105	2405	2105		нет/NIL

УРВВ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
URWW 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
06	CAT III 889 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	897 M	2800 M, 15 M 1900 M white next 600 M red/white last 300 M red	2800 M, 60 M 2200 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
24	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	2800 M, 15 M 1900 M white next 600 M red/white last 300 M red	2800 M, 60 M 2200 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УРВВ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
URWW 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.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: на РД D. Edge: all TWY, centre line: TWY D.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / не более 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / not more than 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРВВ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URWW AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	30 м 3 МС стоянок вертолётов – 30 M W of HEL stands –
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 60x50 м, асфальтобетон, маркирован Rectangle 60x50 M, Asphalt/Concrete, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	157°/148°; 007°/358°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	В пределах Ам 358°-148° установлен ограничительный сектор, выход за который при взлёте/посадке запрещён The limiting sector is established within AZM 358°-148° MAG beyond which it is not allowed to fly during take-off and landing

УРВВ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URWW AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Волгоград диспетчерский район / Volgograd CTA 494118N 0451728E - 484031N 0450857E - 482819N 0451900E - 480154N 0451111E - 475518N 0441623E - 481444N 0433129E - 481806N 0431036E - 482829N 0425851E - 484852N 0435334E - 490400N 0433805E - 492928N 0434419E - 494118N 0451728E Волгоград диспетчерская зона / Volgograd CTR Окружность радиусом 20 км с центром 484649N 0442008E A circle radius of 20 KM centred at 484649N 0442008E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Волгоград диспетчерский район / Volgograd CTA: выше 300 м/1000 фт AGL до FL170/ above 300 M/1000 FT AGL - FL170 Волгоград диспетчерская зона / Volgograd CTR : от земли до FL050 / GND - FL050
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Волгоград-Вышка, Подход Volgograd-Tower, Approach рус, англ RUS, ENG
5.	Абсолютная/Относительная высота перехода Transition altitude/height	3000 фт/- 3000 FT/-
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРВВ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URWW AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000	к/с H24	Emergency FREQ Reserve FREQ
ДПП APP	Волгоград-Подход Volgograd-Approach	125.300	к/с H24	нет NIL
Вышка TWR	Волгоград-Вышка Volgograd-Tower	128.000	к/с H24	нет NIL
ДПР GND	Волгоград-Руление Volgograd-Ground	119.000	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Волгоград-АТИС Volgograd-ATIS	129.900 127.000	к/с H24	рус, RUS анг, ENG
	Волгоград-Транзит Volgograd-Transit	131.700	к/с H24	нет NIL
	Волгоград-Буксировка Volgograd-Towing	118.800	к/с H24	Связь с наземным техническим персоналом при буксировке. рус, англ Communication with ground maintenance personnel during towing. RUS, ENG
	Волгоград-Земля Volgograd-Zemlya	118.900	к/с H24	Связь с наземным техническим персоналом при запуске. рус, англ Communication with ground maintenance personnel during start-up. RUS, ENG

УРВВ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URWW 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	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVORDME (9°E/-)	ВГД WGD	115.3	к/с H24	484650.7N 0442036.6E	150 M/500 FT	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРС NDB	ВГ WG	876	к/с H24	484646.3N 0442032.4E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 06 ILS кат. III (9°B/-) LOC 06 ILS CAT III (9°E/-)	ИВГ IWG	111.7	к/с H24	484716.4N 0442134.6E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 06 GP 06		333.5	к/с H24	484629.8N 0441921.6E		3.0°, RDH 15.9 M/52 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 06 DME 06	ИВГ IWG	CH 54X	к/с H24	484629.8N 0441921.6E	129 M/430 FT	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 24 ILS кат. II (9°B/-) LOC 24 ILS CAT II (9°E/-)	ИВД IWD	110.5	к/с H24	484618.3N 0441831.7E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 24 GP 24		329.6	к/с H24	484700.0N 0442056.8E		3.0°, RDH 15.3 M/50 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 24 DME 24	ИВД IWD	CH 42X	к/с H24	484700.0N 0442056.8E	147 M/480 FT	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УРВВ URWW	109.050 CH 22097	к/с H24			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 06 GLS кат. I GBAS (H) 06 GLS CAT I	G06A	CH 20453	к/с H24	484646.5N 0442035.3E		3.0°, TCH 15.9 M/52 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 24 GLS кат. I GBAS (H) 24 GLS CAT I	G24A	CH 20864	к/с H24			3.0°, TCH 15.1 M/50 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УРВВ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА****1. Общие положения**

Отступлений от требований и правил полётов, действующих на территории России нет. Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей, методом буксировки, перемещения по воздуху. Руление производится по установленным маршрутам в соответствии с маркировкой.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер СДП. Без разрешения диспетчера СДП руление, перемещение и буксировка запрещаются.

Обработка ВС противообледенительной жидкостью осуществляется на назначенных оператором ПАО «Международный аэропорт Волгоград» МС, а также на перроне, по указанию начальника комплексной смены службы планирования и управления производством ПАО «Международный аэропорт Волгоград»

Работы по противообледенительной обработке ВС выполняются в один этап противообледенительной жидкостью тип 1 или в два этапа противообледенительной жидкостью тип 1 и тип 4.

2. Руление на места стоянок и с них

Буксировка ВС по аэродрому производится с разрешения диспетчера СДП и выполняется в случае необходимости. В темное время суток, либо в условиях недостаточной видимости, буксировку осуществлять с включенными бортовыми аэронавигационными огнями ВС при соблюдении условий повышенных мер предосторожности.

Заруливание на МС выполняется на тяге собственных двигателей, выруливание производится буксировкой. Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны спецмашины может быть запрошена через диспетчера СДП.

При необходимости разрешается буксировать ВС по искусственным покрытиям перрона не по разметке. Решение о буксировке или установке ВС не по разметке для безопасного запуска двигателей или выполнения противообледенительной обработки ВС инициируется на брифинге командиром ВС с руководителем буксировки.

3. Отправление

Запрос экипажа на запуск двигателей или буксировку должен содержать позывной ВС, индекс информации АТИС, номер стоянки.

Взлет ВС производится, как правило, от начала ВПП. Разрешается выполняться взлёт не от начала ВПП при условии, если располагаемые характеристики лётной полосы от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлётной массы ВС и условий взлёта. Решение принимает командир ВС. В этих случаях место начала взлета командир ВС согласовывает с диспетчером СДП.

В случае отсутствия конфликтного движения и других ограничений, диспетчер СДП, в зависимости от воздушной обстановки, назначает процедуру «Прямо на» с целью уменьшения времени полета и расхода топлива.

4. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

Для стоянок легких и сверхлегких ВС используются стоянки с МС 27 по МС 35.

5. Зона стоянки для вертолетов

Для вертолетов используются стоянки В1-В4 на площадке с искусственным покрытием, размером 260 x 65 м, и все стоянки на перроне.

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

There are no deviations from flight rules and requirements valid on the territory of the Russian Federation. ACFT movement about the aerodrome shall be carried out under own engines power, by towing, air taxiing. Taxiing shall be carried out along the established routes according to the marking.

ACFT movement about the aerodrome is controlled by TWR controller. Taxiing, air taxiing and towing without TWR controller's clearance are prohibited.

ACFT treatment with de-icing fluid is carried out on stands, assigned by the operator of PJSC "Volograd International Airport", and on the apron by the instruction of the head of the planning and production management service of PJSC "Volograd International Airport".

De-icing treatment can be carried out as one-step process using Type 1 de-icing fluid, or as two-step process using Type 1 and Type 4 de-icing fluid.

2. Taxiing to and from stands

ACFT towing shall be carried out in case of necessity upon receiving TWR controller's clearance. In the dark time or in low visibility conditions ACFT towing shall be executed with ACFT navigation lights switched on, observing increased safety precautions.

ACFT taxiing into stands shall be carried out under own engines power, taxiing out of stands – by towing. Taxi guide line may be unseen because of snow. Assistance of the "Follow-me" vehicle may be requested via TWR controller.

If deemed necessary, ACFT towing on the artificial surfaces of the apron is permitted not along the marking. Decision on ACFT towing or parking not along the marking to provide safe engines start-up or de-icing treatment is initiated at a briefing of pilot-in-command with the specialist in charge of towing.

3. Departure

Request of the flight crew for engines start-up or towing must contain ACFT call sign, ATIS information code letter, stand number.

ACFT take-off is executed as a rule from the runway beginning. It is permitted to take off not from the RWY beginning on condition that RWY declared distances from the start of the take-off run conform to those required for actual ACFT take-off mass and take-off conditions. The decision shall be taken by the pilot-in-command. In this case, pilot-in-command shall coordinate take-off start position with the TWR controller.

Provided there is no conflict traffic and other restrictions and depending on air situation TWR controller assigns "Direct to" procedure for the purpose of reducing flight time and fuel consumption.

4. Parking area for light and ultralight aircraft

Light and ultralight ACFT shall be parked on stands 27-35.

5. Parking area for helicopters

HEL shall be parked on stands B1-B4 on the area with artificial pavement with dimension 260 m x 65 m, and on all stands on the apron.

6. Перрон

Руление ВС по перрону производится на пониженных режимах работы двигателей при повышенном внимании экипажа строго по осевой линии. Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны спецмашины может быть запрошена через диспетчера СДП.

7. Ограничения при рулении

Заруливание и выруливание ВС на/с МС выполняется по сигналам встречающего лица.

Пересечение критических зон радиомаячной системы ВС, автотранспортом и другими подвижными средствами производится с разрешения диспетчера СДП.

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости.

8. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Удаление ВС, потерявшего способность двигаться с летного поля, имеет целью в кратчайший срок создать условия для взлёта, посадки и руления других ВС и тем самым обеспечить бесперебойную работу аэропорта Волгоград/Гумрак в случаях:

- выкатывания ВС за пределы ВПП, РД;
- разрушения шин или конструкции колес во время взлета, посадки или руления;
- повреждения (невыпуска) передней опоры шасси;
- повреждения (невыпуска) одной (двух) основных опор шасси;
- посадки ВС с убранными шасси или повреждение всех опор шасси ВС.

При возникновении авиационного события, требующего эвакуации ВС с летного поля аэродрома, создается группа руководства работами, состоящая из представителя авиакомпании в аэропорту Волгоград/Гумрак, начальника комплексной смены службы планирования и управления производством ПАО «Международный аэропорт Волгоград» и руководителя аварийно-спасательного расчёта службы наземного обслуживания ВС аэропорта. Группа занимается организацией и руководством работами по эвакуации ВС. Эвакуационные работы проводятся при постоянном присутствии всех членов группы, вплоть до их завершения.

Недостающее оборудование, необходимое для эвакуации данного типа ВС (комплект пневмотканевых подъемников, гидравлические подъемники, домкраты, средства транспортировки поврежденного ВС и другое), предоставляется авиакомпанией (с инструкциями по его применению). Сведения о порядке и сроках доставки оборудования в аэропорт Волгоград/Гумрак передаются компетентным лицом авиакомпании.

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

Учебные и тренировочные полёты авиационного учебного центра (АУЦ) производятся в соответствии с правилами аэродрома Волгоград/Гумрак.

УРВВ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

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

6. Apron

ACFT taxiing about the apron shall be carried out at reduced engines power, with the increased caution of the flight crew strictly along the taxi guide line. Taxi guide line may be unseen because of snow. Assistance of "Follow-me" vehicle may be requested via TWR controller.

7. Taxiing – limitations

ACFT taxiing into/out of stands shall be carried out by marshaller's signals.

Crossing of ILS critical areas by ACFT, special vehicles and mechanical means shall be carried out after obtaining TWR controller's clearance.

Taxiing speed shall be determined by pilot-in-command depending on TWY pavement condition, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions.

8. Removal of disabled ACFT

Removal of disabled aircraft from the airfield is aimed at creating conditions for take-off, landing and taxiing of other aircraft in the shortest possible time and thereby ensuring the uninterrupted operation of Volgograd/Gumrak AD in the following cases:

- runway, taxiway overrunning;
- damages of landing gear tire or wheels during take-off, landing, taxiing of ACFT;
- damages of nose landing gear (nose landing gear failure);
- damages of one or two main landing gears (main landing gear failure);
- gear-up landing or damages of all landing gear legs.

When aircraft removal incident occurs, a removal team is established, consisting of representative of the airline at Volgograd/Gumrak Airport, head of the shift of PJSC "Volgograd International Airport" planning and management service and head of the rescue team of the aircraft ground handling service. The team organizes and manages aircraft removal operations. Aircraft removal operations are carried out with the constant presence of all team members, until their completion.

Missing equipment, required for removal of the specified ACFT type (set of lifting bags, hydraulic lifting devices, jacks, transportation means for disabled ACFT, etc.) is provided by the airline (with instructions for its use). Information about the order and time frames of equipment delivery to Volgograd/Gumrak AD is provided by the representative of the airline.

9. Training flights, technical test flights, use of the runway

Training and practice flights of the Aviation Training Centre are carried out in accordance with the rules of the Volgograd/Gumrak AD.

URWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

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

Эксплуатационные приемы снижения шума не производятся за счет снижения уровня безопасности полетов.

Выполнение эксплуатационных приемов не применяются:

- в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна;
- наличия сдвига ветра;
- обледенения;
- умеренной болтанки.

При наличии в секторах подхода и захода на посадку опасных для полета ВС метеорологических явлений, экипаж ВС может отклониться от маршрута подхода (STAR), с обязательным докладом органу ОВД.

Экипажи ВС обязаны выдерживать предписанные стандартные маршруты выхода (SID) и подхода (STAR), а в случае отклонения – выходить на заданную линию пути немедленно.

2. Использование системы ВПП в дневное/ночное время

Используется согласно расписанию движения самолетов в аэропорту и метеорологических условий.

3. Ограничения на взлет

На этапе взлета необходимо применять эксплуатационные приемы снижения шума:

- взлет производится в соответствии с рекомендациями руководства по летной эксплуатации (РЛЭ) для конкретного типа ВС по уменьшению шума на местности;
- после взлета ВС следуют по установленной схеме (SID), если от органов ОВД не получено других указаний;
- первый разворот выполнять на удалении, предписанном маршрутом выхода (SID);
- при неполной загрузке ВС взлет рекомендуется выполнять на номинальном режиме работы двигателей (при взлёте с ВПП 06);
- применяется процедура уменьшения шума вблизи аэродрома (ICAO Doc 8168).

4. Ограничения на посадку

При заходе на посадку применяются методы, предусмотренные РЛЭ конкретных типов ВС и связанные с подходом к ВПП с гладким крылом и дальнейшим выпуском шасси и закрылков (на промежуточный угол) перед входом в глиссаду и довыпуском закрылков на глиссаде.

Особое внимание следует обратить на требование о необходимости выдерживания при заходе на посадку одинакового режима работы всех двигателей, что приводит к заметному снижению шума.

При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже глиссады ILS ЗАПРЕЩЕН.

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

Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

Примечания:

Высота тренировочных полетов ВС авиационного учебного центра (АУЦ) не ниже высоты 1000 фт/305 м. Круг полётов установлен в сторону от г. Волгограда.

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

Noise abatement procedures shall not be executed in the following cases:

- one of the aircraft engines failure during take-off phase;
- wind shear;
- icing;
- moderate turbulence.

In case of dangerous weather conditions in arrival and approach sectors, flight crew can deviate from STAR, report to ATS unit is mandatory.

Flight crews must maintain the assigned SID and STAR and in case of deviation from it – join the assigned track immediately.

2. Use of the runway system during the day/night period

According to the aircraft traffic schedule at the airport and meteorological conditions.

3. Take-off restrictions

Noise abatement procedures during take-off phase shall be applied in the following cases:

- take-off is executed in accordance with the guidelines on noise abatement defined in the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft type;
- after take-off ACFT shall proceed in accordance with the established SID, unless otherwise instructed by ATS unit;
- the initial turn shall be executed at a distance prescribed by SID;
- in case of partial ACFT payload, it is recommended to execute take-off at rated engines power (for take-off from RWY 06);
- noise abatement procedure NADP 1 (ICAO Doc 8168) is applied.

4. Landing restrictions

When executing approach, flight crews shall apply procedures envisaged by the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft types provided that approach to RWY is carried out with a clean wing and subsequent extension of the landing gear and flaps (to the intermediate angle) before intercepting the glide path and further extension of flaps on the glide path.

Special attention should be paid to the requirement to maintain the same power of all engines during approach which leads to significant noise reduction.

When executing instrument approach and visual approach, flying below the ILS glide path is PROHIBITED.

Noise abatement procedures must not require excess of the indicated rate of descent.

A displacement of RWY THR shall not be used as a noise abatement measure.

Notes:

Training flights of the Aviation Training Centre ACFT shall be executed at altitude not less than 1000 ft/305 m. Traffic circuit is established away from Volgograd.

Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

- a) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь и т. д., и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;
- b) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 60 м (200 фт) или горизонтальная видимость менее 800 м (2400 фт);
- c) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/с;
- d) когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/с;
- e) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

УРВВ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

1.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости применяются для обеспечения выполнения заходов на посадку по категориям II и IIIA, а также вылетов в условиях дальности видимости на ВПП менее 550 м.

Процедуры вводятся в действие руководителем полетов с уведомлением об этом оператора аэродрома и экипажем воздушных судов.

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости диспетчер СДП использует радиолокатор обзора летного поля для контроля движения воздушных судов и спецтранспорта на площади маневрирования.

Назначенный воздушному судну маршрут руления не должен иметь пересечений с маршрутами других воздушных судов. Любой транспорт (кроме машины сопровождения) должен быть удален с маршрута руления.

Влеты при видимости на ВПП менее 550 м выполняются с ВПП 06 и ВПП 24 от начала ВПП.

Для захода на посадку и посадки по категориям II и IIIA используется ВПП 06, после посадки ВПП освобождается по РД D.

Диспетчер СДП незамедлительно сообщает экипажам ВС о любом отказе или ухудшении характеристик ILS и светосигнального оборудования при заходах на посадку по категориям II и IIIA.

При радиолокационной векторении для захода на посадку ВС должны выводиться на луч курсового радиомаяка на расстоянии не менее 18 км от точки приземления.

Критические зоны ILS должны быть свободны от других ВС и транспортных средств:

- перед прибывающим ВС с момента пролета начальной точки конечного участка захода на посадку (точка FAP) и до полного окончания пробега при посадке;
- перед вылетающим ВС с момента начала разбега и до момента, когда ВС окажется в воздухе.

Диспетчер ДПП обеспечивает интервалы между заходящими на посадку ВС таким образом, чтобы при выходе ВС на конечный участок схемы захода на посадку критические зоны ILS были свободны.

Вылетающее ВС должно пройти над курсовым радиомаяком до того, как заходящее на посадку ВС выйдет на конечный участок схемы захода на посадку.

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

- a) if there are ice, slush, water or mud, etc. on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;
- b) under meteorological conditions when the height of cloud base is less than 60 m (200 ft) or horizontal visibility is less than 800 m (2400 ft);
- c) when a cross-wind component on the RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;
- d) when a tail-wind component on RWY exceeds 2.5 m/s;
- e) when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that unfavourable weather conditions (for example, thunderstorms) may influence aircraft approach and landing.

URWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

1.1 Application of low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented to provide CAT II and IIIA approach and departure operations under conditions, when RVR is below 550 m.

LVP are implemented by the Flight Control Officer notifying it to the AD operator and the flight crews.

When LVP are in force, TWR controller uses the surface movement radar to control the movement of ACFT and special vehicles about the manoeuvring area.

Taxi route assigned to ACFT must not have intersections with taxi routes of other ACFT. Any vehicle (except the "Follow-me" vehicle) must be removed from the taxi route.

When visibility is below 550 m, take-off shall be executed from the beginning of RWY 06 and RWY 24.

CAT II and IIIA approach and landing shall be executed on RWY 06, after landing RWY shall be vacated via TWY D.

TWR controller immediately informs the flight crews about any failure or deterioration of ILS and lighting system operation during CAT II and IIIA approaches.

During approach by radar vectoring ACFT must intercept localizer at a distance of not less than 18 km from touchdown point.

ILS critical areas must be clear of other ACFT and vehicles:

- for the arriving ACFT from the moment of passing the final approach point (FAP) and till the complete termination of landing run;
- for the departing ACFT from the moment of the start of take-off run and till the moment when ACFT is airborne.

APP controller provides separation intervals between approaching ACFT, so that when ACFT establishes on the final approach segment, ILS critical areas must be clear.

Departing ACFT must pass over LOC before approaching ACFT establishes on the final approach segment.

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

При выполнении полетов в период действия процедур в условиях ограниченной видимости (LVP) используется ВПП 06/24 и соответствующее радиосветотехническое оборудование.

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

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости вводятся при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м и/или высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости) менее 60 м.

Решение об отмене действия процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости принимает руководитель полетов при стабильном улучшении метеоусловий до значения видимости на ВПП 550 м и более и высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости) 60 м и более.

1.4 Описание наземных маркировочных знаков/светотехнических средств для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

Места ожидания у ВПП перед вылетом на РД В, D, N обозначены огнями линии «СТОП» красного цвета.

РД D оборудована осевыми огнями для руления после посадки.

2. Процедуры полетов по ППП

2.1 Общие положения

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

В зоне ответственности ДПП (Волгоград-Подход) установлен минимальный интервал горизонтального эшелонирования 10 км.

2.2 Выполнение полетов с использованием давления QNH

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

В сводке АТИС передается значение давления QNH в гПа. Давление QFE выдается органом УВД только по запросу экипажа ВС.

Ниже эшелона перехода органом ОВД назначаются, как правило, высоты 3000 фт и ниже в величинах, кратных 100 фт.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами, позволяющими трактовать полученное указание органа УВД применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футов QNH – метры QFE).

2.3 Вылет

Запрос экипажа на запуск двигателей или буксировку должен содержать позывной ВС, индекс информации АТИС, номер стоянки.

Взлет выполняется, как правило, от начала ВПП. Взлет от РД В выполняется по запросу экипажа или по инициативе органа ОВД, ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на команду ВС.

1.2 RWY and appropriate equipment available for use in accordance with low visibility procedures

When LVP are in force, RWY 06/24 and appropriate radio and lighting equipment shall be used.

1.3 Weather conditions for LVP application

LVP are implemented when RVR is less than 550 m and/or the height of cloud base (vertical visibility) is less than 60 m.

Decision on LVP cancellation shall be taken by the Flight Control Officer when meteorological conditions are steadily improving, RVR is 550 m or above and the height of cloud base (vertical visibility) is 60 m or above.

1.4 Description of ground marking signs/lighting to be used in accordance with LVP

Runway-holding positions on TWY B, D, N are designated with red stop bar lights.

TWY D is equipped with taxiway centre line lights for taxiing after landing.

2. Procedures for IFR flights

2.1 General provisions

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

The minimum horizontal separation interval of 10 km is established within APP area of responsibility ("Volgograd-Approach").

2.2 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 in ATIS broadcast. QFE pressure is issued by ATS unit upon request of the flight crew only.

Below the transition level, ATS unit assigns, as a rule, altitudes of 3000 ft or below in values divisible by 100 ft.

The flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure must have conversion tables, which allow to interpret the obtained instruction of ATS unit relating to the available equipment (for example, conversion table feet QNH – metres QFE).

2.3 Departure

The request of the flight crew for engines start-up or towing must contain ACFT call sign, ATIS information code letter, stand number.

Take-off is executed as a rule from the RWY beginning. Take-off from TWY B shall be carried out on the flight crew's request or upon the initiative of the ATS unit. Pilot-in-command is responsible for making the decision to perform such take-off.

Взлет и первоначальный набор высоты осуществляется:

- по стандартным маршрутам вылета по приборам (SID);

- при наличии непрерывного радиолокационного контроля – по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

Если экипаж не располагает данными о SID или выдерживание назначенного SID не представляется возможным, экипаж обязан сообщить об этом диспетчеру СДП и получить от него другие условия маневрирования после взлета.

SID RNAV (GNSS) применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, с экипажами, имеющими соответствующее разрешение. Если экипаж не располагает данными о параметрах SID RNAV (GNSS) или его выдерживание не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру СДП.

В случае отсутствия конфликтного движения и других ограничений диспетчер, в зависимости от воздушной обстановки, назначает процедуру «прямо на» с целью уменьшения времени полета и расхода топлива.

2.4 Прибытие

Снижение и подход к аэродрому осуществляются:

- по маршрутам STAR и схемам захода на посадку;

- при наличии непрерывного радиолокационного контроля – по траекториям, задаваемым органом ОВД методом векторения.

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

STAR RNAV (GNSS) применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, с экипажами, имеющими соответствующее разрешение. Если экипаж не располагает данными о параметрах STAR RNAV (GNSS) или его выдерживание не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ДПП.

Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС, доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДПП.

Процедуры при сокращенных минимумах шелонирования на ВПП

Не применяются.

3. Процедуры наблюдения ОВД

Прежде чем принять какое-либо воздушное судно на обслуживание на основе системы наблюдения ОВД орган ОВД осуществляет его опознавание, о чем информирует экипаж воздушного судна. После этого опознавание сохраняется до прекращения обслуживания на основе системы наблюдения.

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

4. Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

а) путем установления взаимосвязи между конкретным радиолокационным отображением местоположения и воздушным судном, которое сообщает о своем местоположении над точкой, отображенной на индикаторе воздушной обстановки, или о пеленге и расстоянии от этой точки, и путем установления факта совпадения линии пути конкретного радиолокационного отображения местоположения с траекторией полета или сообщаемым курсом воздушного судна;

Take-off and initial climb shall be executed:

- via SID;

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

If the flight crew has no information on SID or if unable to maintain the assigned SID, the flight crew must report it to TWR controller and obtain other instructions for manoeuvring after take-off from TWR controller.

SID RNAV (GNSS) is available for ACFT with certified equipment and flight crews having appropriate approval. If the flight crew has no information on SID RNAV (GNSS) parameters or if unable to maintain the assigned SID RNAV (GNSS), the flight crew must report it to TWR controller.

Provided there is no conflict traffic and other restrictions and depending on air situation, controller assigns "Direct to" procedure for the purpose of reducing flight time and fuel consumption.

2.4 Arrival

Descent and approach shall be carried out:

- via STAR and approach procedures;

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

If the flight crew has no information on STAR parameters and/or approach procedure or if unable to maintain them, the flight crew must report it to APP controller.

STAR RNAV is available for ACFT with certified equipment and flight crews having appropriate approval. If the flight crew has no information on STAR RNAV parameters or if unable to maintain the assigned STAR RNAV, the flight crew must report it to APP controller.

The flight crew must listen to current ATIS information, report its code letter on initial radio contact with APP controller.

Reduced runway separation minima procedures

Not applicable.

3. ATC surveillance procedures

Before accept ACFT for service on the basis of ATS surveillance system, ATS unit performs its identification and informs the flight crew about it. Thereafter, ACFT identification is maintained until termination of the ATS surveillance service.

In case of further identification failure ATS unit must inform the flight crew about it.

4. Radar Control and ATS using primary surveillance radar

ACFT identification is performed applying one of the following methods:

a) by establishing interconnection between concrete radar position indication and the aircraft which reports its position above the point displayed on the situation display, or bearing and distance from this point, and having determined the fact of coincidence of concrete radar position indication track and flight path or reported ACFT heading;

b) путем установления взаимосвязи между наблюдаемым радиолокационным отображением местоположения и воздушным судном, в отношении которого известно, что оно только что вылетело, при условии, что опознавание устанавливается в пределах 2 км от конца используемой ВПП. Особое внимание следует уделять тому, чтобы не спутать его с воздушными судами, которые выполняют полет в зоне ожидания над аэродромом или пролетают над ним, либо с воздушными судами, вылетающими с соседних ВПП или выполняющими над ними уход на второй круг;

c) путем передачи опознавания;

d) путем определения, если этого требуют обстоятельства, курса воздушного судна и наблюдения в течение определенного периода времени за линией пути, давая экипажу указание выполнить одно или несколько изменений курса в пределах 30° или более и устанавливая взаимосвязь между изменениями одного конкретного радиолокационного отображения местоположения и подтвержденным выполнением воздушным судном данных ему указаний или устанавливая взаимосвязь между изменениями конкретного радиолокационного отображения местоположения и только что выполненными воздушным судном маневрами, о которых было доложено. При использовании этих методов орган ОВД должен убедиться, что изменения не более чем одного радиолокационного отображения местоположения соответствуют перемещению воздушного судна.

5. Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

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

a) распознаванием позывного воздушного судна или дискретного кода вторичного обзорного радиолокатора в формуляре сопровождения;

b) передачей опознавания воздушного судна;

c) контролем выполнения указания об установлении конкретного кода вторичного обзорного радиолокатора;

d) контролем выполнения указания о включении режима приемоответчика 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.

6. Потеря радиосвязи

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

7. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП в границах диспетчерской зоны выполняются, как правило, на абсолютных высотах 1000 фт и 1500 фт (относительных высотах 150 и 300 м).

Вылет, прибытие и транзит в границах диспетчерской зоны выполняются в соответствии с планом полета, предписанных маршрутов в диспетчерской зоне не установлено.

В целях обеспечения интервалов горизонтального эшелонирования между ВС или установления очередности захода на посадку, диспетчер СДП может давать экипажу ВС указание на выполнение орбиты для ожидания или на временное изменение маршрута полета.

b) by establishing interconnection between observed radar position indication and the aircraft about which it is known that it has just departed on condition that ACFT identification is provided within 2 km from the end of the runway-in-use. A special attention should be devoted to that not to confuse the given ACFT with those ones executing the flight in holding area above the aerodrome or crossing it, or with those executing take-off from the adjacent runways or crossing them in order to execute missed approach procedure;

c) by reporting ACFT identification;

d) by determination of ACFT heading (if situation required) and watching ACFT track during a certain time: by giving the flight crew instruction to execute one or several heading changes within 30° or above, establishing interconnection between change of one concrete radar position indication and confirmed execution of given instructions by ACFT or by establishing interconnection between one concrete radar position indication and reported ACFT manoeuvres just executed. ATS unit when using these methods must make sure, that change of not more than one ACFT radar position indication corresponds to ACFT relocation.

5. Radar Control and ATS using secondary surveillance radar

When secondary surveillance radar is used, ACFT identification is performed applying one of the following methods:

a) by recognition of ACFT call sign or secondary surveillance radar discrete code in ACFT tracking form;

b) by reporting ACFT identification;

c) by controlling the execution of instruction to set transponder to concrete SSR code;

d) by controlling the execution of instruction to set transponder to "Identification" mode.

ATS unit conducts check of that code set by the flight crew corresponds to the code assigned to the given ACFT. Radar discrete code is AVBL as a basis for identification only after conducting such a check.

6. Communication failure

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

7. Procedures for VFR flights

VFR flights within Volgograd/Gumrak CTR are usually executed at altitudes 1000 ft and 1500 ft (heights 150 m and 300 m).

Departure, arrival and transit flights within CTR are executed in accordance with the flight plan, there are no prescribed routes within CTR.

In order to provide horizontal separation between ACFT and control approach sequencing, TWR controller can give instruction to join holding orbit or temporary change a flight route.

8. Примечания

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

Орган ОВД оперативно информирует экипаж, когда:

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

б) дальность видимости на ВПП (RVR) улучшается и достигает или превышает одно или несколько из следующих значений или дальность видимости на ВПП ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 150 м, 175 м, 300 м, 350 м, 550 м, 800 м;

с) высота нижней границы нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности или вертикальная видимость достигает или превышает, или становится менее одного или нескольких из следующих значений 30 м, 60 м, 150 м.

УРВВ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 300 до 2000 фт над уровнем земли. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 10000 фт от уровня земли. На территории района аэродрома отмечается несколько мест концентрации местных оседлых и перелетных птиц.

1.1 Сезонная

Начало сезонных перелетов птиц в районе аэродрома отмечается в середине марта и заканчивается во второй половине апреля с юга на север. Обратные перелеты птиц в южные районы происходят в сентябре, октябре. Массовые перелеты сезонных птиц происходят в основном ночью и в сумерках, днем птицы садятся на водоемы, поля. Исключение составляют грачи и скворцы, которые перелетают как днем, так и ночью.

1.2 Суточная

Суточные перелеты птиц наблюдаются с рассвета с водоемов на поля, на мусорные свалки, а с 0500-0600 часов - обратно на водоемы. С 1300-1400 часов и в сумерки птицы снова перелетают обратно. Наибольшую опасность представляют суточные перелеты птиц.

2. Передача информации

Информация об орнитологической обстановке в районе аэродрома включается в сводки АТИС.

При визуальном обнаружении или получении от диспетчера сообщения о наличии по курсу полета птиц экипажам рекомендуется предпринимать наиболее целесообразные меры по уменьшению вероятности столкновения с птицами:

- повышать внимание при осмотре воздушного пространства;
- облетать птиц стороной или над ними;
- уходить на второй круг;
- включать посадочные фары.

8. Notes

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

ATS unit timely informs the flight crew:

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

b) when RVR is improving and changes to or passes through one or more of the following values, or when RVR is deteriorating and passes through one or more of the following values: 150 m, 175 m, 300 m, 350 m, 550 m, 800 m;

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

URWW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

Ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from 300 ft up to 2000 ft AGL. Some bird species migrate at heights up to 10000 ft AGL. There are several areas of migratory and resident birds concentration in the vicinity of the AD.

1.1 Seasonal bird migration

Seasonal bird migrations in the vicinity of the AD occur from the middle of March till the second half of April from south to north. Backward bird migrations to south regions occur in September and October. As a rule mass seasonal bird migrations occur at night and at twilight, during daylight hours birds are landing on ponds and fields, with the exception of rooks and starlings migrating during daylight hours as well as at night.

1.2 Daily bird migration

From dawn daily bird migrations are observed from ponds to fields and refuse dumps, and from 0500-0600 backward to ponds. From 1300-1400 and at twilight birds are flying back again. Daily bird migrations are the most hazardous.

2. Information broadcast

Information on ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is included in ATIS broadcast.

In case of visual detection of birds or in case of receiving controller's information about presence of birds along flight course, flight crews are recommended to take the following appropriate measures to avoid eventual collision with birds:

- to increase caution while observing airspace;
- to fly around or over birds;
- to carry out missed approach;
- to switch on onboard landing lights.