

УРСС АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
URSS AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРСС СОЧИ  
URSS SOCHI

УРСС АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
URSS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	432641с 0395649в 432641N 0395649E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	2 км СВ г. Адлера 2 KM NE of Adler
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	90 фт/ 27 м/ 28°С 90 FT/ 27 M/ 28°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	20 м 20 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	7°В (2022) / 5'В 7°E (2022) / 5'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	Сочи Россия, 354340, Краснодарский край, г. Сочи, территория аэропорт Sochi Airport, Sochi, Krasnodarskiy Kray, 354340, Russia Тел./Tel: (862) 240-37-01 Факс/Fax: (862) 249-75-15 E-mail: aeroinfo@aer.aero AFTN: УРССАПДУ URSSAPDU
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

УРСС АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
URSS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0500-1400; ПТ: 0500-1300; СБ, ВС, праздники: не работает MON-THU: 0500-1400; FRI: 0500-1300; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

**УРСС**      **АД 2.4**      **СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**  
**URSS**      **AD 2.4**      **HANDLING SERVICES AND FACILITIES.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/ МС-8П TS-1, RT/ MS-8P
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Для противообледенительной обработки ВС используются МС 36, 36А, 36В, 36С, 37, 38, 64. Для наружной мойки ВС используется МС 37. Stands 36, 36A, 36B, 36C, 37, 38, 64 are AVBL for de-icing treatment. Stand 37 is AVBL for external washing of ACFT.

**УРСС**      **АД 2.5**      **СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**URSS**      **AD 2.5**      **PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Имеется AVBL
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Имеется AVBL
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банкоматы Cash machines
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	В аэровокзале имеется комната матери и ребенка на 9 спальных мест A mother-and-child room providing 9 sleeping accommodations is AVBL in the terminal building.

**УРСС**      **АД 2.6**      **АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.**  
**URSS**      **AD 2.6**      **RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.**

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 9 для обеих ВПП H24, CAT 9 for both runways
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	1. Специальные автомобили (оснащены пожарно-техническим и спасательным оборудованием по нормам комплектации): - пожарные автомобили – 5 шт; - аварийно-спасательный автомобиль – 1 шт. 2. Прицеп-фургон медицинский. 3. Прицеп-фургон технический. 1. Special vehicles (equipped with a complete set of firefighting and rescue equipment): - fire fighting vehicles – 5 units; - emergency vehicle – 1 unit. 2. Medical trailer. 3. Van-type trailer carrying technical supply.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются: - эвакуационный комплекс «KUNZ» (полный перечень предоставляется авиакомпаниям (эксплуатантам) по запросу в письменном виде); - для ВС авиакомпаний, осуществляющих полеты на регулярной основе – буксировочные водила для всех принимаемых типов ВС. AVBL: - "KUNZ" recovery complex (a full list is provided to airlines (operators) on request in a written form); - tow bars for all ACFT types accepted at the aerodrome – for ACFT of airlines operating flights on a regular basis.

4.	Примечания Remarks	<p>Необходимо предоставление авиакомпаниями (эксплуатантами) собственных буксировочных устройств (и/или предварительное согласование на их предоставление до формирования флайт-плана) в следующих случаях:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- для авиакомпаний, ВС которых осуществляют полеты на регулярной основе – при применении новых типов ВС;</li> <li>- при выполнении нерегулярных (разовых) полетов.</li> </ul> <p>The airlines (operators) should provide own tow devices (and/or prior arrangement for their provision before filing a flight plan is required) in the following cases:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- for airlines, the aircraft of which operate flights on a regular basis – when operating new ACFT types;</li> <li>- when operating non-scheduled (single) flights.</li> </ul>
----	-----------------------	--

**UPCC      АД 2.7    СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**URSS     АД 2.7    SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>Первая очередь:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ВПП 02/20 или ВПП 06/24 (в зависимости от направления ветра), включая КРМ и ГРМ;</li> <li>- РД Н, L, R, P, участок ВПП 02/20 между РД Р и РД N;</li> <li>- РД N от ВПП 02/20 до МС 38;</li> <li>- РД М от РД N до МС 38;</li> <li>- РД Q;</li> <li>- перрон от МС 23 до МС 38, включая РД М и маршрут руления ВС с южной стороны напротив МС;</li> <li>- выезды из аварийно-спасательной станции (АСС) на ВПП 06/24 и ВПП 02/20 (в зависимости от очищаемой ВПП).</li> </ul> <p>Вторая очередь:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- перрон от МС 8 до МС 22 (включая участок РД М напротив МС 8-22).</li> </ul> <p>Третья очередь:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- РД E, F, G, K, V, W, Z2, Z3;</li> <li>- РД Т от РД S до МС 57;</li> <li>- перрон от МС 50 до МС 39, включая маршрут руления ВС с северной стороны напротив МС, и далее до РД S и МС 64.</li> </ul> <p>Четвертая очередь:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- перрон от МС 1 до МС 7, включая РД М;</li> <li>- РД A, B, C, U;</li> <li>- перрон от МС 57 до МС 60, включая маршрут руления с южной стороны напротив МС;</li> <li>- МС 61, 62, 63, маршрут руления на МС;</li> <li>- периметровая дорога для спецтранспорта от МС 1 к МС 60.</li> </ul> <p><b>Примечания:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. При обеспечении литерного рейса 4-я очередь очистки может выполняться совместно с 1-й очередью очистки.</li> <li>2. РД D, РД S для эксплуатации ВС гражданской авиации закрыты согласно действующему NOTAM, в зимний период не подлежат очистке.</li> <li>3. Очистка участков перрона от МС 56 до МС 51 и маршрутов руления к ним производится при необходимости или по требованию Министерства обороны или МЧС России на основании заключенных двухсторонних договоров.</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <ul style="list-style-type: none"> <li>- RWY 02/20 or RWY 06/24 (depending on wind direction), including LOC and GP areas;</li> <li>- TWY H, L, R, P, RWY 02/20 segment from TWY P to TWY N;</li> <li>- TWY N from RWY 02/20 to stand 38;</li> <li>- TWY M from TWY N to stand 38;</li> <li>- TWY Q;</li> <li>- apron from stand 23 to stand 38, including TWY M and taxi route opposite stands on the south side;</li> <li>- exits from emergency station to RWY 06/24 and RWY 02/20 (depending on the cleared RWY).</li> </ul> </li> <li>2. <ul style="list-style-type: none"> <li>- apron from stand 8 to stand 22 (including TWY M segment opposite stands 8-22).</li> </ul> </li> <li>3. <ul style="list-style-type: none"> <li>- TWY E, F, G, K, V, W, Z2, Z3;</li> <li>- TWY T from TWY S to stand 57;</li> <li>- apron segment from stand 50 to stand 39, including taxi route opposite stands on the north side, and further to TWY S and stand 64.</li> </ul> </li> <li>4. <ul style="list-style-type: none"> <li>- apron from stand 1 to stand 7, including TWY M;</li> <li>- TWY A, B, C, U;</li> <li>- apron from stand 57 to stand 60, including taxi route opposite stands on the south side;</li> </ul> </li> </ol>

		<p>- stands 61, 62, 63, taxi route to the stands; - perimeter road for special vehicles from stand 1 to stand 60.</p> <p><b>Notes:</b></p> <p>1. In order to provide operation of VIP flights, clearing of AD surfaces indicated in item 4 can be carried out simultaneously with the first priority works.</p> <p>2. TWY D, TWY S are closed for civil aviation ACFT in accordance with the valid NOTAM, the TWYs are not to be cleared in the winter period.</p> <p>3. Clearing of apron segments from stand 56 to stand 51 and taxi route to the stands is executed when deemed necessary or upon request of the Ministry of Defence or the Ministry of the Russian Federation for Civil Defence, Emergencies and Elimination of Consequences of Natural Disasters based on the bilateral contracts.</p>
3.	Примечания Remarks	нет NIL

**УРСС АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.**  
**URSS AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.**

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	<p>1. Перрон 1 / Apron 1 (MC 1-38 / Stands 1-38). MC / Stands: 1-4 - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 65/R/B/W/T; 5-22 - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 57/R/B/W/T; 23-38 - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 58/R/A/W/T.</p> <p>2. Перрон 2 / Apron 2 (MC 39-60, 64 / Stands 39-60, 64). MC / Stands: 39-60, 64 - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 60/R/A/W/T.</p> <p>3. Вертолетная площадка / Helipad (РД 1,2, MC 61-63 / TWY 1, 2, Stands 61-63) – - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 13/R/A/W/T.</p> <p>4. Вертолетный комплекс 1 / Helicopter complex 1 (MC 1-7 / Stands 1-7) - цементобетон / Cement-Concrete, PCN 23/R/A/W/T.</p>
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	<p>РД / TWY:</p> <p>A – 33.0 М. C, D – 21.0 М; E, F, G, Q, T, U, V, Y – 22.5 М; B, H, K, L, M (РД А - РД В, РД Н - РД N / TWY А – TWY В, TWY Н – TWY N), N, P, R, W – 30.0 М; M (РД В - РД Н/ TWY В – TWY Н) – 15.0 М; Z – 36.0 М; Z1, Z2 – 34.0 М; S, Z3 – 29.0 М.</p> <p>Все РД - цементобетон / all TWY - Cement-Concrete.</p> <p>A, M (РД А – MC 22 / TWY А - Stand 22) – PCN 65/R/B/W/T; B – PCN 63/R/B/W/T; C, D – PCN 24/R/A/X/T; E, G – PCN 51/R/A/W/T; F – PCN 48/R/A/W/T; H, K, L, M (MC 23 - РД N / Stand 23 –TWY N), N, P, Q, R, S – PCN 58/R/A/W/T; U, V, W, T, Y, Z, Z1, Z2, Z3 – PCN 60/R/A/W/T.</p> <p>← Вертолетный комплекс 1/Helicopter complex 1: РД 1, 2 / TWY 1, 2 – 8 М, PCN 23/R/A/W/T. Выводная/Exit TWY – 15 М, PCN 23/R/A/W/T.</p>
4.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
6.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УРСС АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.****URSS 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. На рабочем месте диспетчера «Сочи-Руление» установлен пульт для управления рулежными огнями с визуальной индикацией. МС 23-32 оборудованы телетрапами для постановок ВС на МС. Установлена система позиционирования SAFEDOCK. RWY entry information signs, TWY, aircraft stands designators. The work station of "Sochi-Ground" controller has a control panel with visual indication for controlling taxiway edge lights. Stands 23 – 32 are equipped with aerobridges. SAFEDOCK docking guidance system is AVBL for ACFT parking.
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, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	нет NIL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УРСС АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.****URSS 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

**УРСС АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.****URSS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Сочи Sochi
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с  H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	Сочи 24 часа Sochi 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам, рус, англ TAF, METAR, SPECI, SIGMET, GAMET Charts, AD forecast texts, RUS/ENG TAF, METAR, SPECI, SIGMET, GAMET
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МРЛ  WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, МДП, ДПК, СДП, Пункт обслуживания вылетов APP, TWR, Departure Service
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет  NIL

УРСС АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.  
URSS AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
06	064°50'44" 058°	2895x45	PCN 63/R/B/W/T Cement-Concrete	432622.06N 0395532.79E 432701.92N 0395729.33E 19.3 M	THR 39 FT / 11.9 M
24	244°52'04" 238°	2895x45	PCN 63/R/B/W/T Cement-Concrete	432701.92N 0395729.33E 432622.06N 0395532.79E 20 M	THR 86 FT / 26 M
02	028°42'10" 022°	2500x49	PCN 49/R/A/W/T Cement-Concrete	432603.57N 0395640.46E 432714.63N 0395733.87E 19.4 M	THR 50 FT / 15.3 M
20	208°42'47" 202°	2500x49	PCN 49/R/A/W/T Cement-Concrete	432714.63N 0395733.87E 432603.57N 0395640.46E 20 M	THR 90 FT / 27 M

Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы тор- можения (м)	Размеры полос, сво- бодных от препятствий (м)	Размеры лётной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimen- sions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimen- sions (m)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL		3045x300	нет/NIL	нет/NIL	
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3045x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
See AOC type A	нет/NIL		2700x300	нет/NIL	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2700x300	нет/NIL	нет/NIL	

УРСС АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.  
URSS AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная ди- станция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
06	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	2745	нет/NIL
24	2895	3045	2895	нет/NIL	нет/NIL
От РД L/from TWY L	2690	2840	2690	нет/NIL	нет/NIL
От РД K/from TWY K	2525	2675	2525	нет/NIL	нет/NIL
От РД H/from TWY H	2377	2527	2377	нет/NIL	нет/NIL
От РД G/from TWY G	2204	2354	2204	нет/NIL	нет/NIL
От РД F/from TWY F	2004	2154	2004	нет/NIL	нет/NIL
От РД E/from TWY E	1505	1655	1505	нет/NIL	нет/NIL
От РД V/from TWY V	1492	1642	1492	нет/NIL	нет/NIL
02	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	2400	нет/NIL
20	2500	2650	2500	нет/NIL	нет/NIL

**УРСС AD 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**URSS 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 I 720 M LIH	зеленые green	PAPI left/2°50'	нет NIL	нет NIL	2810 M, 58 M 2210 M white last 600 M yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
24	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2810 M, 58 M 2210 M white last 600 M yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
02	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/2°50'	нет NIL	нет NIL	2559 M, 58 M 1959 M white last 600 M yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
20	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2559 M, 58 M 1959 M white last 600 M yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL

**УРСС AD 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**  
**URSS AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.**

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, синие. Осевые: РД Е, Н, Л, М, N, P, Q, R, S, T, U, V, W, Y, Z, Z1, Z2, Z3; желтые, зеленые. Edge: all TWY, blue. Centre line: TWY E, H, L, M, N, P, Q, R, S, T, U, V, W, Y, Z, Z1, Z2, Z3; yellow, green.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1 сек.  Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УРСС AD 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**  
**URSS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	432620N 0395554E на ВПП 06/24 тр. РД С/on RWY 06/24 ABM TWY C 432654N 0395706E на ВПП 06/24 тр. РД G/on RWY 06/24 ABM TWY G 432648N 0395712E на ВПП 02/20 тр. РД S/on RWY 02/20 ABM TWY S 432700N 0395724E, перекрестие ВПП/RWY INT TLOF 1 - 432628N 0395637E TLOF 2 - 432625N 0395638E
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	Траверз РД С / АВМ TWY С - 43 FT / 13.2 М Траверз РД G / АВМ TWY G - 73 FT / 22.5 М Траверз РД S / АВМ TWY S - 69 FT / 21.1 М Перекрестие ВПП / RWY INT - 81 FT / 24.8 М TLOF 1 - 59 FT / 18 М TLOF 2 - 59 FT / 18 М

3.	<p>Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</p>	<p>Траверз РД С и РД G / ABM TWY C and TWY G: - прямоугольник / Rectangle 45x100 M, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 63/R/BW/T. Траверз РД S / ABM TWY S: - прямоугольник / Rectangle 49x100 M, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 49/R/AW/T. Перекрестие ВПП / RWY INT: - прямоугольник / Rectangle 50x100 M, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 63/R/BW/T. Не маркированы / Not marked. TLOF 1, FATO 1: 26x26 м, зона безопасности 1 - 51x51 м, цементобетон, PCN 23/R/AW/T, 13 т / 26x26 M, safety area 1 - 51x51 M, Cement-Concrete, PCN 23/R/AW/T, 13 T, маркировка - буква «Н» белого цвета 9.0 м x 5.4 м, точка приземления - круг желтого цвета внутренним диаметром 12.7 м / marking: letter H painted white 9.0 M x 5.4 M, touchdown point marked as a yellow circle with an internal diameter of 12.7 M. TLOF 2, FATO 2: 26x26 м, зона безопасности 2 - 51x51 м, цементобетон, PCN 23/R/AW/T, 13 т / 26x26 M, safety area 2 - 51x51 M, Cement-Concrete, PCN 23/R/AW/T, 13 T, маркировка - буква «Н» белого цвета 9.0 м x 5.4 м, точка приземления - круг желтого цвета внутренним диаметром 12.7 м / marking: letter H painted white 9.0 M x 5.4 M, touchdown point marked as a yellow circle with an internal diameter of 12.7 M.</p>
4.	<p>Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO</p>	<p>ВПП / RWY 06/24: 065°/058°, 245°/238° ВПП / RWY 02/20: 029°/022°, 209°/202° TLOF 1: 046°/039°, 226°/219° TLOF 2: 028°/021°, 208°/201°</p>
5.	<p>Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available</p>	<p>нет NIL</p>
6.	<p>Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting</p>	<p>TLOF 1, 2 - по 23 огня зоны TLOF, интервал установки 4.5 м, 4.7 м, 5.0 м, зеленые. TLOF 1, 2 each have 23 green TLOF lights installed at 4.5 M, 4.7 M and 5.0 M intervals.</p>
7.	<p>Примечания Remarks</p>	<p>Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system</p>

**УРСС Ад 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.**  
**URSS AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.**

1.	<p>Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits</p>	<p>Сочи диспетчерский район / Sochi CTA: 441838N 0384214E - 441959N 0385754E - 442159N 0392654E - 442209N 0395024E - 442255N 0395718E - 435715N 0400140E - 435700N 0403200E - 435253N 0404237E - 432412N 0410854E далее по государственной границе до / then along the state border to 432300N 0400042E - 431118N 0395500E - 424200N 0400430E - 423619N 0393718E - 424146N 0391201E - 430230N 0381200E - 430511N 0381019E - 433048N 0380500E - 435353N 0381654E - 440217N 0382418E - 441838N 0384214E. Сочи диспетчерская зона 1 / Sochi CTR 1: 431555N 0395718E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 20 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 20 KM centred at (432640N 0395649E) до / to 433346N 0400806E, далее по государственной границе до / then along the state border to 432300N 0400042E - 431555N 0395718E Сочи диспетчерская зона 2 / Sochi CTR 2: 433600N 0391028E - 435437N 0392016E - 434650N 0395449E - 434118N 0400631E - 433406N 0400722E, далее по государственной границе до / then along the state border to 432313N 0400025E - 431118N 0395500E - 430220N 0394625E - 430442N 0393606E - 430853N 0391747E - 432059N 0390519E - 433600N 0391028E.</p>
----	---	---

2.	Вертикальные границы Vertical limits	Сочи диспетчерский район / Sochi CTA: выше 300 м/1000 фт AGL до FL200 above 300 M/1000 FT AGL - FL200 Сочи диспетчерская зона 1 / Sochi CTR 1: от земли до 300 м/1000 фт AMSL GND - 300 M/1000 FT AMSL Сочи диспетчерская зона 2 / Sochi CTR 2: выше 300 м/1000 фт AMSL до 3000 м/10000 фт AMSL above 300 M/1000 FT AMSL - 3000 M/10000 FT AMSL
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Сочи-Район, Круг, Подход, Руление, Старт, Деливери Sochi-Control, Radar, Approach, Ground, Start, Delivery рус, англ RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	13000 фт/ (3900) м 13000 FT/ (3900) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УРСС АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**  
**URSS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.**

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ Резервная частота Reserve FREQ
ДПП APP	Сочи-Подход Sochi-Approach	124.600 124.000	к/с H24 п/з O/R	FL200 или ниже FL200 or below
МДП LCU	Сочи-Район Sochi-Control	118.500 124.000	к/с H24 п/з O/R	Для вертолетов и самолетов кат. А и В For HEL and CAT A and B ACFT
ДПК TWR	Сочи-Круг Sochi-Radar	119.700 124.000	к/с H24 п/з O/R	нет NIL
Пункт обслуживания вылетов Departure Service	Сочи-Деливери Sochi-Delivery	132.700	п/з O/R	Вне времени работы «Сочи-Деливери» экипаж запрашивает диспетчерское разрешение у ДПП. Flight crew shall request clearance from «Sochi-Ground» when «Sochi-Delivery» is INOP.
СДП TWR	Сочи-Старт Sochi-Start	121.200 124.000 135.800 124.000	к/с / H24 п/з / O/R к/с / H24 п/з / O/R	Для ВПП 06/24 For RWY 06/24 Для ВПП 02/20 For RWY 02/20
ДПП GND	Сочи-Руление Sochi-Ground	119.000 126.200 129.375	к/с H24 к/с H24	нет NIL рус / RUS англ / ENG
АТИС ATIS	Сочи-АТИС Sochi-ATIS	132.975	к/с H24	Информация дублируется и ретранслируется на АД Минеральные Воды рус Information is retransmitted and relayed to Mineralnyye Vody AD. RUS
	Сочи-Перрон Sochi-Apron	118.800	к/с H24	нет NIL
	Сочи-Транзит Sochi-Transit	131.900	к/с H24	Коммерческий канал рус Commercial channel RUS

**УРСС АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.**  
**URSS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.**

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечива- емых операций  Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозна- чения  ID	Частота  Frequency	Часы работы  Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны  Position of transmitting antenna coordi- nates	Превышение 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
DVORDME (7°B/-)	АДЛ ADL	112.7 CH 74X	к/с H24	432716.1N 0395743.6E	30 M 100 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 06 ILS кат. I (7°B/-) LOC 06 ILS CAT I (7°E/-)	ИСО ISO	111.1	к/с H24	432712.4N 0395800.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 06 GP 06		331.7	к/с H24	432622.8N 0395548.4E			2°50', RDH 56 FT / 17.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 06 DME 06	ИСО ISO	CH 48X	к/с H24	432622.8N 0395548.4E	18 M 60 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 02 ILS кат. II (7°B/-) LOC 02 ILS CAT II (7°E/-)	ИАД IAD	110.5	к/с H24	432718.0N 0395736.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 02 GP 02		329.6	к/с H24	432610.3N 0395651.6E			2°50', RDH 52 FT / 15.8 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 02 DME 02	ИАД IAD	CH 42X	к/с H24	432610.3N 0395651.6E	21 M 70 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОГРС 02 NDB 02	АД AD	365	к/с H24	432717.2N 0395738.8E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УРСС URSS	116.450 CH 22393	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 02 GLS кат. I GBAS (H) 02 GLS CAT I	G02A	CH 20749	к/с H24	432615.6N 0395656.5E		37	2°50', TCH 52 FT / 15.8 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 06 GLS кат. I GBAS (H) 06 GLS CAT I	G06A	CH 21160	к/с H24			37	2°50', TCH 56 FT / 17.1 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

На аэродроме Сочи взлет и посадка ВС выполняются на встречных направлениях.

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением на тяге собственных двигателей, буксировкой спец. транспортом, перемещением по воздуху вертолетов на ползковом шасси, производится только с разрешения диспетчеров ДПР ("Сочи-Руление", 119.000 МГц) и строго по линиям рулежной разметки.

Запуск и опробование двигателей ВС разрешается производить:

- на режиме «малый газ» - на МС 1-22, под контролем наземных специалистов;
- на других режимах – на РД М и маршруте руления N1 (см. карту AD 2.1 URSS-39).

**Опасные участки на ВПП и РД**

Пересечение ВПП 06/24 и ВПП 02/20:

- при выполнении полётов одновременно с двух ВПП или рулении по ВПП вести визуальную и радиосмотровальность, строго выполнять указания органа ОВД.

Пересечение РД L, M, R:

- воздушным судам рулить при повышенном внимании, в соответствии с маркировкой и указаниями органа ОВД.

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

Без разрешения диспетчера ДПР руление и буксировка ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

Буксировка и руление воздушных судов производится по РД и перрону с разрешения диспетчера ДПР со следующими особенностями:

- заруливание (выруливание) ВС на (с) МС и буксировка ВС осуществляется под контролем наземных специалистов;
- руление ВС должно осуществляться строго по маркировке, за исключением, обруливания препятствий, указаний диспетчера УВД, следования за автомобилем сопровождения.

В случае необходимости дополнительного времени на начало выталкивания/буксировки после получения разрешения от органа ОВД – более 1 минуты – экипаж ВС сообщает об этом органу ОВД. Если после выдачи разрешения на выталкивание/буксировку прошло более 1 минуты, а экипаж ВС не начал процедуру, то экипаж ВС обязан запросить повторное разрешение на выталкивание/буксировку.

От МС 1 до МС 22 включительно запуск ВС осуществляется на магистральной РД М. Допускается осуществлять запуск на указанных МС, за исключением МС 14-15 для турбовентиляторных и турбореактивных ВС, установленных носом на ВПП 06/24.

На РД А, В, М (от РД А до РД В) эксплуатируются ВС типа Ил-96-300ПУ, Ил-76 (ВС индекса 6) и ВС индексов 1-5, допущенные к выполнению полетов на аэродроме.

На РД М (от РД С до МС 22) эксплуатируются ВС типа А-220-100/300, А-319 и его модификации, А-320 и его модификации, А-320neo, А-321 и его модификации, B737-700/800/900/MAX 8, Bombardier CS 300, Ту-134, Як-42, Бе-200 (ВС индекса 4 с размахом крыла до 36 м и колеей шасси до 7.5 м) и ВС индексов 1-3, допущенные к выполнению полетов на аэродроме.

На РД С, М (от РД В до РД С) эксплуатируются ВС типа Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, Ил-114, B737-200/300/400/500, RRJ-95B, Bombardier Dash 8 Q400 и его модификации, Fokker 50/50F/60, Fokker F27 Friendship, BAe Avro RJ-70/85/100, BAe-146-200 (ВС индекса 3) и ВС индексов 1 и 2, допущенные к выполнению полетов на аэродроме.

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

Opposite-direction take-off and landing operations are authorized at Sochi AD.

Movement of ACFT on the aerodrome shall be carried out under own engines power, by towing using special vehicles; skid equipped helicopters shall taxi by air – all operations are subject to clearance of TWR controller (call sign "Sochi-Ground", FREQ 119.000 MHz) and strict observance of taxi guide line marking.

ACFT engines start-up and run-up are permitted:

- at idle power - on stands 1-22 under the supervision of ground handling specialists;
- in other operating modes - on TWY M and on taxi route N1 (see AD 2.1 URSS-39).

**Hot spots on RWY and TWY**

Intersection of RWY 06/24 and RWY 02/20.

- when operating flights using two runways simultaneously or taxiing along the runway, flight crews shall maintain visual look-out and radio listening watch, strictly follow ATS unit instructions.

Intersection of TWYs L, M, R:

- flight crews shall taxi with increased look-out in accordance with the marking and ATS unit instructions.

**2. Taxiing to and from stands**

Taxi and tow operations are PROHIBITED without clearance of "Sochi-Ground" controller.

Towing and taxiing of ACFT shall be carried out via taxiways and the apron by clearance of "Sochi-Ground" controller with the following peculiarities:

- taxiing (towing) of ACFT into (out of) stands shall be carried out under the supervision of ground handling specialists;
- ACFT shall taxi strictly along the marking except the cases when it is necessary to avoid obstacles, to follow ATC controller's instructions, to follow "Follow-me" vehicle.

Flight crew shall advise ATS unit if additional time of more than 1 minute is required for start of pushback/ towing after obtaining ATS unit clearance. If more than 1 minute has passed after issuing clearance for pushback/ towing and the flight crew has not commenced the procedure, then the flight crew must request another clearance for pushback/towing.

ACFT parked on stands 1-22 shall start engines on TWY M, it is permitted to start engines on the mentioned stands except stands 14-15 for turboprop and turbojet ACFT parked facing RWY 06/24.

TWY A, B, M (segment from TWY A to TWY B) are AVBL for Ил-96-300PU, Ил-76 (index 6 ACFT) and index 1-5 ACFT, authorized to operate at the aerodrome.

TWY M (segment from TWY C to stand 22) is AVBL for A-220-100/300, A-319 and its modifications, A-320 and its modifications, A-320neo, A-321 and its modifications, B737-700/800/900/MAX 8, Bombardier CS 300, Tu-134, Yak-42, Be-200 (index 4 ACFT with wingspan of 36 m or less and main wheel track of 7.5 m or less), and index 1-3 ACFT, authorized to operate at the aerodrome.

TWY C, M (segment from TWY B to TWY C) are AVBL for An-24, An-26, An-30, An-32, Ил-114, B737-200/300/400/500, RRJ-95B, Bombardier Dash 8 Q400 and its modifications, Fokker 50/50F/60, Fokker F27 Friendship, BAe Avro RJ-70/85/100, BAe-146-200 (index 3 ACFT) and index 1 and 2 ACFT, authorized to operate at the aerodrome.

На РД Е, F, G, M (от MC 23 до РД Н) эксплуатируются ВС типа B707-320C, B747 и его модификации, B767-200/300 и их модификации, B777 и его модификации, A-310, A-330 и его модификации, A-350-900 (BC индекса 6) и ВС индексов 1-5, допущенные к выполнению полетов на аэродроме.

По РД М на пониженной скорости и строго по линиям рулежной разметки разрешено руление следующим типам ВС:

- от РД А до РД В, Е, F, G - ВС типа Ил-96-300ПУ, Ил-86, Ил-76, Ил-62, B707-320C, B747-100/200/300/400/400ER/SP, B767-200/200ER/300/300ER/300F/400/400ER, B777-200/200ER/200LR/300/300ER, A-310-200, A-330-200/300, A-350-900 (BC индекса 6);

- от MC 23 до РД Н - ВС типа A-319, A-320, A-320neo, A-321, B757-200, Ил-18, Ту-134, Ту-204, Ту-204-100, Ту-214 (BC индекса 4 с колеей шасси по внешним пневматикам более 7.5 м), Ту-154 (BC индекса 5), Ил-96-300ПУ, Ил-86, Ил-76, Ил-62, B707-320C, B747-100/200/300/400/400ER/SP, B767-200/200ER/300/300ER/300F/400/400ER, B777-200/200ER/200LR/300/300ER, A-310-200, A-330-200/300, A-350-900 (BC индекса 6).

На РД Н, L, M (от РД Н до РД N), N (от РД М до ВПП 02/20), P, Q, T, U, V, W эксплуатируются ВС типа Ан-124-100 (BC индекса 7) и ВС индексов 1-6, допущенные к выполнению полетов на аэродроме.

На РД К, N (от перрона до РД M), R, Z, Z1, Z2, Z3 эксплуатируются ВС типа Ил-96-300ПУ, Ил-76, B707-320C, B747 и его модификации, B767-200/300 и их модификации, B777 и его модификации, A-310, A-330 и его модификации, A-350-900 (BC индекса 6) и ВС индексов 1-5, допущенные к выполнению полетов на аэродроме.

На РД Y эксплуатируются ВС типа Ту-154 (BC индекса 5), Ан-12, Ил-18, Ту-134, Ту-204, Ту-204-100, Ту-214, Як-42, Бе-200, B737-700/800/900, B737 MAX 8, B757-200, A-220-100/300, A-319 и его модификации, A-320 и его модификации, A-320neo, A-321 и его модификации, Bombardier CS 300 (BC индекса 4) и ВС индексов 1-3, допущенные к выполнению полетов на аэродроме.

На Перроне 1 установлен маршрут руления N1 (вдоль MC 23-38 с южной стороны) для руления ВС индексов 1-6.

На Перроне 2 установлены маршруты руления:

- T1 (вдоль MC 57 - 60 с северной стороны) - для руления ВС индексов 1-7;

- T2 (вдоль MC 60 с западной стороны) - для руления ВС индексов 1-6;

- T3 (вдоль MC 57 - 60 с южной стороны) - для руления ВС индексов 1-6;

- Y1 (вдоль MC 39 (A-D) - 56 с северной стороны) - для руления ВС индексов 1-5;

- Y2 (между MC 39D, MC 39E и MC 40) - для руления ВС индекса 1;

- Y3 (между MC 39A, MC 39B, MC 39C, MC 39D и MC 39E, MC 39F, MC 39G, MC 39H) - для руления ВС индекса 1;

- Y4 (вдоль MC 39E, MC 39F, MC 39G, MC 39H с южной стороны) - для руления ВС индекса 1.

Руление ВС по РД М от MC 1 до MC 4 разрешается только при свободных MC 1-4.

Руление ВС индексов 1-6 по РД М на/с РД А разрешается только при свободных MC 1-4.

**Примечание:**

Маршруты руления ВС см. карты AD 2.1 URSS-39/40.

Заруливание/выруливание ВС на/с MC 32 осуществляется только при свободном MC 33.

TWY E, F, G, M (segment from stand 23 to TWY H) are AVBL for B707-320C, B747 and its modifications, B767-200/300 and their modifications, B777 and its modifications, A-310, A-330 and its modifications, A-350-900 (index 6 ACFT) and index 1-5 ACFT, authorized to operate at the aerodrome.

Taxiing via TWY M shall be executed at reduced speed strictly along the taxi guide lines for the following ACFT types:

- from TWY A to TWY B, E, F, G - Il-96-300PU, Il-86, Il-76, Il-62, B707-320C, B747-100/200/300/400/400ER/SP, B767-200/200ER/300/300ER/300F/400/400ER, B777-200/200ER/200LR/300/300ER, A-310-200, A-330-200/300, A-350-900 (index 6 ACFT);

- from stand 23 to TWY H - A-319, A-320, A-320neo, A-321, B757-200, Il-18, Tu-134, Tu-204, Tu-204-100, Tu-214 (index 4 ACFT with outer main gear wheel track above 7.5 m), Tu-154 (index 5 ACFT), Il-96-300PU, Il-86, Il-76, Il-62, B707-320C, B747-100/200/300/400/400ER/SP, B767-200/200ER/300/300ER/300F/400/400ER, B777-200/200ER/200LR/300/300ER, A-310-200, A-330-200/300, A-350-900 (index 6 ACFT).

TWY H, L, M (segment from TWY H to TWY N), N (segment from TWY M to RWY 02/20), P, Q, T, U, V, W are AVBL for An-124-100 (index 7 ACFT) and index 1-6 ACFT, authorized to operate at the aerodrome.

TWY K, N (segment from apron to TWY M), R, Z, Z1, Z2, Z3 are AVBL for Il-96-300PU, Il-76, B707-320C, B747 and its modifications, B767-200/300 and their modifications, B777 and its modifications, A-310, A-330 and its modifications, A-350-900 (index 6 ACFT), and index 1-5 ACFT, authorized to operate at the aerodrome.

TWY Y is AVBL for Tu-154 (index 5 ACFT), An-12, Il-18, Tu-134, Tu-204, Tu-204-100, Tu-214, Yak-42, Be-200, B737-700/800/900, B737 MAX 8, B757-200, A-220-100/300, A-319 and its modifications, A-320 and its modifications, A-320neo, A-321 and its modifications, Bombardier CS 300 (index 4 ACFT) and index 1-3 ACFT, authorized to operate at the aerodrome.

Taxi route N1 is established on Apron 1 (along stands 23-38 on the south side) for taxiing of index 1-6 ACFT.

The following taxi routes are established on Apron 2:

- T1 (along stands 57-60 on the north side) - for taxiing of index 1-7 ACFT;

- T2 (along stand 60 on the west side) - for taxiing of index 1-6 ACFT;

- T3 (along stands 57-60 on the south side) - for taxiing of index 1-6 ACFT;

- Y1 (along stands 39 (A-D) - 56 on the north side) - for taxiing of index 1-5 ACFT;

- Y2 (between stands 39D, 39E and stand 40) - for taxiing of index 1 ACFT;

- Y3 (between stands 39A, 39B, 39C, 39D and stands 39E, 39F, 39G, 39H) - for taxiing of index 1 ACFT;

- Y4 (along stands 39E, 39F, 39G, 39H on the south side) - for taxiing of index 1 ACFT.

Taxiing via TWY M from stand 1 to stand 4 is permitted only when stands 1-4 are vacant.

Taxiing of index 1-6 ACFT via TWY M to/from TWY A is permitted only when stands 1-4 are vacant.

**Note:**

ACFT taxi routes are indicated on charts AD 2.1 URSS-39/40.

ACFT shall taxi into/out of stand 32 only when stand 33 is vacant.

Заруливание ВС на МС 36С осуществляется только при свободных МС 34, 35.

Выруливание ВС с МС 36С осуществляется только при свободных МС 37, 38.

Заруливание ВС на МС 60 осуществляется только при свободном МС 59.

Разворот ВС у торца ВПП 02 осуществлять на безопасной скорости по минимальному радиусу разворота согласно РЛЭ при повышенном внимании экипажа.

Самостоятельное заруливание/выруливание ВС на/с МС, а также буксировка ВС осуществляется под контролем специалистов службы наземного обслуживания.

### 3. Прибытие

Стандартный маршрут прибытия экипажу назначает орган ОВД.

Освобождение ВПП планируется экипажем ВС до посадки по ближайшей или рекомендованной органом ОВД РД с учетом располагаемых посадочных дистанций (для ВПП 02 – 2400 м, для ВПП 06 – 2745 м).

### 4. Отправление

#### 4.1. Отправление самолетов

Запрос диспетчерского разрешения выполняется у диспетчера ДПР «Сочи-Руление» круглосуточно.

Решением руководителя полетов может быть организована работа пункта обслуживания вылета (позывной «Сочи-Деливери») на русском и английском языках, о чем сообщается в информации АТИС.

Разрешение запрашивается за 5 - 20 минут до расчетного времени отправления и при условии полной готовности ВС к отправлению. Запрос должен содержать: позывной ВС, номер МС, аэродром назначения, индекс прослушанной информации АТИС, необходимость противообледенительной обработки ВС.

Разрешается запуск одного двигателя в процессе буксировки после предупреждения об этом водителя тягача. При этом ответственность за соблюдение мер безопасности возлагается на выпускающего техника.

В целях ускорения движения экипажу ВС может выдаваться разрешение на немедленный взлет. При получении такого разрешения экипаж ВС выруливает на ВПП и, не прерывая движения, взлетает.

Экипаж ВС обеспечивает взлет без остановки на исполнительном старте не позднее 30 секунд от момента получения диспетчерского разрешения на предварительном старте.

При необходимости использовать полную длину ВПП 24 экипаж ВС сообщает об этом диспетчеру ОВД после получения диспетчерского разрешения на вылет.

Вылет с ВПП 20 осуществляется только от начала ВПП (РД Q).

Взлет с обеих ВПП выполняется с учетом:

- ограничений для ВС по ветру, установленными РЛЭ типа ВС и/или Руководством по производству полетов (РПП) авиакомпании;

- соответствия иных ограничений ВС фактической погоде, состоянию ВПП и минимуму для взлета.

#### Порядок взлёта ВС с ВПП 24

Перед началом руления экипаж ВС сообщает диспетчеру ОВД место исполнительного старта, с учётом опубликованных данных РДР, РДВ и РДПВ. Диспетчер ОВД означает выход ВС из района аэродрома по установленной схеме или по назначенным траекториям (векторение).

Взлет ВС по решению КВС производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы ВС и условий взлёта.

ACFT shall taxi into stand 36C only when stands 34, 35 are vacant.

ACFT shall taxi out of stand 36C only when stands 37, 38 are vacant.

ACFT shall taxi into stand 60 only when stand 59 is vacant.

ACFT shall execute a turn at RWY 02 extremity at safe speed along the minimum radius of turn according to the Aeroplane Flight Manual with flight crew's increased caution.

ACFT taxiing into/out of stands under own engines power as well as ACFT towing shall be carried out under control of specialists of ground maintenance service.

### 3. Arrival

Standard arrival route is assigned to flight crews by the ATS unit.

Flight crew shall plan vacation of the RWY along the nearest TWY or along the TWY recommended by the ATS unit considering landing distance available (for RWY 02 – 2400 m, for RWY 06 – 2745 m).

### 4. Departure

#### 4.1 ACFT departure

ATC clearance shall be requested from "Sochi-Ground" controller H24.

Departure Service (call sign "Sochi-Delivery") may operate in the Russian and English languages by decision of the Flight Control Officer, notification provided via ATIS.

ATC clearance shall be requested 5-20 minutes before the estimated time of departure, when ACFT is completely ready for departure. The request must include: ACFT call sign, stand number, destination aerodrome, ATIS code letter, information concerning necessity of de-icing/anti-icing treatment.

Start-up of one engine in the process of towing is permitted by arrangement with driver of tow truck. In this case specialist in charge of ACFT departure is responsible for compliance with safety measures.

In order to expedite traffic, the flight crew may be cleared for immediate take-off. After obtaining such clearance the flight crew shall taxi onto the runway and execute take-off without interrupting movement.

ACFT shall take off without stop at the line-up position within 30 seconds after obtaining ATC clearance at the runway-holding position.

In case the full length of RWY 24 shall be used, flight crew shall inform ATS unit controller after obtaining departure clearance at the runway-holding position.

Departure from RWY 20 shall be executed from RWY beginning (TWY Q) only.

Take-off from both runways shall be executed taking into account:

- wind restrictions, established in the Aeroplane Flight Manual for the specified ACFT type and/or Operations Manual of the airline;

- compliance of other ACFT restrictions with present weather, RWY condition and required minimum for take-off.

#### Procedure of ACFT take-off from RWY 24

Before start of taxiing, the flight crew shall advise line-up position to ATS unit controller taking into account the published information on TORA, TODA and ASDA. ATS unit controller assigns exit from the terminal area via the designated SID routes or via the assigned tracks (vectoring).

Take-off of ACFT by a pilot-in-command's decision shall be carried out from the position on the runway, where the declared distances of the runway from the start of take-off run conform to the required ones for actual take-off mass of ACFT and take-off instructions.

ВПП 24 имеет восемь мест исполнительного старта с объявленными дистанциями:

- от начала ВПП: РДР 2895 м, РДВ 3045 м, РДПВ 2895 м;
- от РД L: РДР 2690 м, РДВ 2840 м, РДПВ 2690 м;
- от РД К: РДР 2525 м, РДВ 2675 м, РДПВ 2525 м;
- от РД Н: РДР 2377 м, РДВ 2527 м, РДПВ 2377 м;
- от РД G: РДР 2204 м, РДВ 2354 м, РДПВ 2204 м;
- от РД F: РДР 2004 м, РДВ 2154 м, РДПВ 2004 м;
- от РД E: РДР 1505 м, РДВ 1655 м, РДПВ 1505 м;
- от РД V: РДР 1492 м, РДВ 1642 м, РДПВ 1492 м.

При взлете от РД Н, G, F, E, V командиру экипажа выдается информация о РДР.

#### **Порядок взлёта ВС с ВПП 20**

ВПП 20 имеет одно место исполнительного старта с объявленными дистанциями от начала ВПП (РД Q):

- РДР 2500 м, РДВ 2650 м, РДПВ 2500 м.

Диспетчер ОВД назначает выход ВС из района аэродрома по установленной схеме или по назначенным траекториям (векторение).

Ширина ВПП 02/20 в уширении у порога ВПП 02 составляет 60 м. В случае прерванного взлета с ВПП 20 разворот ВС в уширении у порога ВПП 02 выполнять на пониженной скорости и при повышенном внимании экипажа.

#### **5. Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения)**

ВС общего назначения сопровождают спецмашинами на места стоянок, выделенных для них.

#### **6. Зона стоянки для вертолетов**

Для стоянки вертолетов используются МС 1-22, 33-38, 39А-39Н, 40-53, 54А-54F, 55-64. Конкретное МС указывает орган ОВД.

#### **7. Перрон**

##### **7.1 Перрон 1**

###### **МС 1-4**

Установка ВС на литерных МС осуществляется по указанию главного оператора аэродрома под руководством НСА (начальник смены аэропорта).

Установка ВС не по разметке на МС 1-4 допускается следующим образом:

- 1) ВС типа Ил-96 – на траверзе РД А;
- 2) ВС типа Ту-204 – на МС 4 или РД В;
- 3) вертолетов типа Ми-8 – в секторе между РД А и РД В;
- 4) до трех ВС типа Ил-76 в следующем порядке:
  - один самолет – на траверзе РД В (без нарушения границ критической зоны ILS);
  - один самолет – на МС 1-3 в направлении РД М (с последующим вырубиванием на РД В);
  - один самолет – на траверзе РД А (с последующим вырубиванием на РД М, РД В).

###### **МС 5-8**

Допускается установка ВС типов Falcon, Fokker, Global, Gulfstream, других ВС указанного класса.

На МС 5-7 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 28 м и длиной не более 26 м. Установка производится разворотом в направлении ВПП 06/24 на встречающего специалиста через соседнюю свободную стоянку за машиной сопровождения.

Eight line-up positions are AVBL on RWY 24 with the following declared distances:

- from the RWY beginning: TORA 2895 m, TODA 3045 m, ASDA 2895 m;
- from TWY L: TORA 2690 m, TODA 2840 m, ASDA 2690 m;
- from TWY K: TORA 2525 m, TODA 2675 m, ASDA 2525 m;
- from TWY H: TORA 2377 m, TODA 2527 m, ASDA 2377 m;
- from TWY G: TORA 2204 m, TODA 2354 m, ASDA 2204 m;
- from TWY F: TORA 2004 m, TODA 2154 m, ASDA 2004 m;
- from TWY E: TORA 1505 m, TODA 1655 m, ASDA 1505 m;
- from TWY V: TORA 1492 m, TODA 1642 m, ASDA 1492 m.

During take-off from TWY H, G, F, E, V pilot-in-command is provided with information about TORA.

#### **Procedure of ACFT take-off from RWY 20**

One line-up position is AVBL on RWY 20 with the following declared distances from the RWY beginning (TWY Q):

- TORA 2500 m, TODA 2650 m, ASDA 2500 m.

ATS unit controller assigns exit from the terminal area via the designated SID routes or via the assigned tracks (vectoring).

Width of RWY 02/20 turn pad at THR 02 is 60 m. In the event of an aborted take-off from RWY 20 ACFT shall turn at RWY 02 THR at reduced speed, with flight crew exercising extreme caution.

#### **5. Parking area for small aircraft (General aviation)**

General aviation aircraft shall be escorted by «Follow-me» vehicle to the designated stands.

#### **6. Parking area for helicopters**

Stands 1-22, 33-38, 39А-39Н, 40-53, 54А-54F, 55-64 are AVBL for parking of helicopters. Specific stand for parking is indicated by the ATS unit.

#### **7. Apron**

##### **7.1 Apron 1**

###### **Stands 1-4**

Parking on stands designated for ACFT carrying Heads of State, official delegations shall be executed by instruction of the aerodrome administration as directed by head of shift of the airport.

Parking of ACFT on stands 1-4 not in alignment with the marking is permitted as outlined below:

- 1) for Il-96 type ACFT – abeam TWY A;
- 2) for Tu-204 type ACFT – on stand 4 or TWY B;
- 3) for Mi-8 type HEL – on segment between TWY A and TWY B;
- 4) for up to 3 (three) Il-76 type ACFT in the following order:
  - one ACFT - abeam TWY B (ILS critical area limit must not be crossed);
  - one ACFT – on stands 1-3 in the direction of TWY M (from where ACFT shall taxi onto TWY B);
  - one ACFT – abeam TWY A (from where ACFT shall taxi onto TWY M, TWY B).

###### **Stands 5-8**

Stands are AVBL for parking of Falcon, Fokker, Global, Gulfstream and other ACFT of the same class.

Stands 5-7 are AVBL for parking of ACFT with wingspan 28 m or less, length 26 m or less. To park onto the stands ACFT shall execute a turn through an adjacent vacant stand after the «Follow-me» vehicle in the direction of RWY 06/24, heading towards the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT.

На МС 8 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 24 м. Установка производится разворотом в направлении ВПП 06/24 на встречающего специалиста через МС 9 за машиной сопровождения.

При установке на МС 5-8 вертолетов типа Ми-8 и классом ниже согласно схеме размещения разворот вертолета допускается в пределах одного МС.

Вертолеты на ползковом шасси устанавливаются на МС 5-8 на минимальной высоте полета вдоль линии рулежной разметки.

Выруливание ВС, установленных направлением на ВПП 06/24, с МС 5-8 на РД М производится на режиме «малый газ».

#### **МС 9-20**

Допускается установка ВС индекса 1-5. Выруливание ВС для запуска двигателей осуществляется с использованием тягача. Запуск двигателей осуществляется во время буксировки ВС.

Допускается установка ВС типов ATR-72, Falcon, Fokker, Global, Gulfstream, других ВС указанного класса.

На МС 9-11 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 24 м. Установка производится разворотом в направлении ВПП 06/24 на встречающего специалиста через МС 10-12 соответственно за машиной сопровождения.

На МС 12-19 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 28 м и длиной не более 29.5 м. Установка производится разворотом в направлении ВПП 06/24 на встречающего специалиста через МС 13-20 соответственно за машиной сопровождения.

На МС 20 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 28 м и длиной не более 29.5 м. Установка производится разворотом в направлении ВПП 06/24 на встречающего специалиста между МС 20 и МС 21 за машиной сопровождения.

Допускается установка ВС с размахом крыла 48 м на МС 20, при свободных МС 19, 21.

Установка на МС 9-20 вертолетов типа Ми-8 и классом ниже выполняется согласно схеме размещения.

Вертолеты на ползковом шасси устанавливаются на МС 9-20 на минимальной высоте полета вдоль линии рулежной разметки.

Выруливание ВС с МС 9-20 на РД М производится на режиме «малый газ».

**ЗАПРЕЩЕНО** выруливание ВС с турбовентильными и турбореактивными двигателями с МС 13, 14.

#### **МС 21-22**

Допускается установка ВС типов ATR-72, Falcon, Fokker, Global, Gulfstream, других ВС указанного класса.

На МС 21, 22 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 24 м. Установка производится:

1) на МС 21 – разворотом в направлении ВПП 06/24 на встречающего специалиста через МС 22 за машиной сопровождения;

2) на МС 22 – разворотом в направлении ВПП 06/24 на встречающего специалиста по маршруту руления N1 (при рулении ВС по маршруту руления N1) или по оси руления на МС 23 за машиной сопровождения (при рулении ВС по РД М).

Stand 8 is AVBL for parking of ACFT with wingspan 24 m or less. To park onto the stand ACFT shall execute a turn through stand 9 after the "Follow-me" vehicle in the direction of RWY 06/24, heading towards the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT.

Parking of Mi-8 and class below HEL on stands 5-8 shall be carried out in accordance with ACFT parking chart, HEL turn is permitted within boundaries of one stand.

Stands 5-8 are AVBL for parking of skid equipped HEL, air taxiing to the stands shall be carried out at minimum height along taxi guide line marking.

ACFT parked on stands 5-8 facing RWY 06/24 shall taxi out of the stands onto TWY M at idle power.

#### **Stands 9-20**

The stands are AVBL for parking of index 1-5 ACFT. ACFT shall taxi out of the stands for engines start-up using tow tractor. Engines shall be started during ACFT towing.

Stands are AVBL for parking of ATR-72, Falcon, Fokker, Global, Gulfstream and other ACFT of the same class.

Stands 9-11 are AVBL for parking of ACFT with wingspan 24 m or less. To park onto the stands ACFT shall execute a turn through stands 10-12 respectively after the "Follow-me" vehicle in the direction of RWY 06/24, heading towards the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT.

Stands 12-19 are AVBL for parking of ACFT with wingspan 28 m or less, length 29.5 m or less. To park onto the stands ACFT shall execute a turn through stands 13-20 respectively after the "Follow-me" vehicle in the direction of RWY 06/24, heading towards the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT.

Stand 20 is AVBL for parking of ACFT with wingspan 28 m or less, length 29.5 m or less. To park onto the stand ACFT shall execute a turn between stands 20 and 21 after the "Follow-me" vehicle in the direction of RWY 06/24, heading towards the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT.

Stand 20 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of 48 m when stands 19, 21 are vacant.

Mi-8 and class below HEL shall be parked on stands 9-20 in accordance with ACFT parking chart.

Stands 9-20 are AVBL for parking of skid equipped HEL, air taxiing to the stands shall be carried out at minimum height along taxi guide line marking.

ACFT parked on stands 9-20 shall taxi out of stands onto TWY M at idle power.

It is PROHIBITED for turboprop and turbojet ACFT to taxi out of stands 13, 14.

#### **Stands 21-22**

Stands are AVBL for parking of ATR-72, Falcon, Fokker, Global, Gulfstream and other ACFT of the same class.

Stands 21, 22 are AVBL for parking of ACFT with wingspan 24 m or less.

1) To park onto stand 21 ACFT shall execute a turn through stand 22 after the "Follow-me" vehicle in the direction of RWY 06/24, heading towards the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT.

2) To park onto stand 22 ACFT taxiing via taxi route N1 shall execute a turn in the direction of RWY 06/24, heading towards the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT, and ACFT taxiing via TWY M shall taxi along taxi guide line on stand 23 after the "Follow-me" vehicle.

При установке на МС 21, 22 вертолетов типа Ми-8 и классом ниже согласно схеме размещения разворот вертолета допускается в пределах одного МС.

Вертолеты на ползковом шасси устанавливаются на МС 21, 22 на минимальной высоте полета вдоль линии рулежной разметки.

Выруливание ВС с МС 21, 22 производится на режиме «малый газ».

**Внимание!** МС 23-32 оборудованы телетрапами и системой визуального позиционирования «Safedock».

#### **МС 23**

Допускается установка ВС индекса 6-7 (B747-400, B777-200, A-330 и его модификации, A-350-900) и ниже.

Установка ВС индекса 6-7 (B747-400, B777-200, A-330 и его модификации, A-350-900) на МС 23 осуществляется по РД М.

Выруливание ВС индекса 6-7 (B747-400, B777-200, A-330 и его модификации, A-350-900) для запуска двигателей осуществляется на РД М с использованием тягача.

Запуск двигателей осуществляется во время буксировки ВС.

Буксировка ВС с размахом крыла более 45 м на РД М с МС 23 при занятой МС 22 – ЗАПРЕЩЕНА.

#### **МС 24-29**

Допускается установка ВС с размахом крыла не более 48 м (B767-300 и менее).

Выруливание ВС для запуска двигателей осуществляется с использованием тягача. Запуск двигателей осуществляется во время буксировки ВС.

На МС 25 допускается установка ВС с размахом крыла не более 60.3 м (A-330-200/300 и менее).

#### **МС 30**

Допускается установка ВС с размахом крыла не более 39 м (B757-200 и менее).

Выруливание ВС для запуска двигателей осуществляется с использованием тягача. Запуск двигателей осуществляется во время буксировки ВС.

#### **МС 31**

Допускается установка ВС с размахом крыла не более 36 м (B737-900ER и менее).

Выруливание ВС для запуска двигателей осуществляется с использованием тягача. Запуск двигателей осуществляется во время буксировки ВС.

#### **МС 32**

Допускается установка ВС индекса 6-7 (B747-400, B777 и его модификации, A-330 и его модификации, A350-900) и ниже.

Установка ВС индекса 6-7 (B747-400, B777 и его модификации, A-330 и его модификации, A-350-900) на МС 32 осуществляется по РД М.

Выруливание ВС индекса 6-7 (B747-400, B777 и его модификации, A-330 и его модификации, A-350-900) для запуска двигателей — осуществляется на РД М с использованием тягача.

Запуск двигателей осуществляется во время буксировки ВС.

При установке на МС 32 ВС индексов 1-7 МС 33 должно быть свободно.

Допускается временная установка ВС индексов 1-5 на МС 33, для выгрузки (загрузки) багажа и высадки (посадки) пассажиров во время обслуживания ВС на МС 32.

Mi-8 and class below HEL shall be parked on stands 21, 22 in accordance with ACFT parking chart, HEL turn is permitted within the boundaries of one stand.

Stands 21, 22 are AVBL for parking of skid equipped HEL, air taxiing to stands shall be carried out at minimum height along taxi guide line marking.

ACFT parked on stands 21, 22 shall taxi out of stands at idle power.

**Attention!** Stands 23-32 are equipped with aero-bridges and docking guidance SAFEDOCK system.

#### **Stand 23**

The stand is AVBL for parking of index 6-7 ACFT (B747-400, B777-200, A-330 and its modifications, A-350-900 ACFT) and below.

Index 6-7 ACFT (B747-400, B777-200, A-330 and its modifications, A-350-900 ACFT) shall taxi into stand 23 via TWY M.

Index 6-7 ACFT (B747-400, B777-200, A-330 and its modifications, A-350-900 ACFT) shall taxi out of the stand onto TWY M for engines start-up using tow tractor.

Engines shall be started during ACFT towing.

Towing of ACFT with a wingspan of above 45 m out of stand 23 onto TWY M, when stand 22 is occupied, is PROHIBITED.

#### **Stands 24-29**

The stands are AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not above 48 m (B767-300 ACFT and less).

ACFT shall taxi out of the stands for engines start-up using tow tractor. Engines shall be started during ACFT towing.

Stand 25 is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not above 60.3 m (A-330-200/300 ACFT and less).

#### **Stand 30**

The stand is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not above 39 m (B757-200 ACFT and less).

ACFT shall taxi out of the stand for engines start-up using tow tractor. Engines shall be started during ACFT towing.

#### **Stand 31**

The stand is AVBL for parking of ACFT with a wingspan of not above 36 m (B757-900ER ACFT and less).

ACFT shall taxi out of the stand for engines start-up using tow tractor. Engines shall be started during ACFT towing.

#### **Stand 32**

The stand is AVBL for parking of index 6-7 ACFT (B747-400, B777 and its modifications, A-330 and its modifications, A-350-900 ACFT) and below.

Index 6-7 ACFT (B747-400, B777 and its modifications, A-330 and its modifications, A-350-900 ACFT) shall taxi into stand 32 via TWY M.

Index 6-7 ACFT (B747-400, B777 and its modifications, A-330 and its modifications, A-350-900 ACFT) shall taxi out of the stand onto TWY M for engines start-up using tow tractor.

Engines shall be started during ACFT towing.

When index 1-7 ACFT taxi into stand 32, stand 33 must be vacant.

Stand 33 is AVBL for temporary parking of index 1-5 ACFT for loading (unloading) of baggage and embarkation (disembarkation) of passengers during ACFT servicing on stand 32.

Выталкивание ВС с МС 32 на РД М осуществлять строго на траверз МС 31.

**МС 33-35**

Допускается установка ВС индекса 5 (А-319, В737-500, Бе-200) и ниже.

МС 33 используется для временной установки ВС с целью высадки (посадки) пассажиров при свободном МС 32 или при обслуживании ВС на МС 32.

На МС 34, 35 выполняется установка ВС со схемой размещения по типам и размерам. ВС с размахом крыла не более 24 м устанавливаются с разворотом в направлении ВПП 06/24 на встречающего специалиста через соседнее свободное МС. На МС 34 допускается заруливание ВС за машиной сопровождения через МС 33.

Выруливание ВС, установленных носом к ВПП 06/24, осуществляется в режиме «малый газ».

Установка вертолетов на МС 33-35 осуществляется:

- типа Ми-8 и классом ниже – согласно схеме размещения;
- на ползковом шасси – на минимальной высоте полета вдоль линии рулежной разметки.

Выруливание ВС, установленных в направлении на ВПП 06/24, на РД М осуществляется на режиме «малый газ».

**Внимание!** МС 36-38 используются для обработки ВС противообледенительной жидкостью.

**МС 36**

Допускается установка ВС типов Ил-62, Ил-76 и ВС классом ниже, А-310-200, В767-200/300.

Выруливание ВС для запуска двигателей осуществляется с использованием тягача. Запуск двигателей осуществляется во время буксировки ВС.

**МС 36А**

Допускается установка ВС с размахом крыла не более 48 м.

Выруливание ВС для запуска двигателей осуществляется с использованием тягача. Запуск двигателей осуществляется во время буксировки ВС.

**МС 36В**

Допускается установка ВС типов Ан-124, А-330-300, А-350-900 и ВС классом ниже, В747-400, В777-200 рулением по РД М за автомобилем сопровождения.

Выруливание ВС на РД М осуществляется буксировкой, во время которой производится запуск двигателей ВС.

**МС 36С**

Установка ВС осуществляется в соответствии с маркировкой за машиной сопровождения при свободных МС 34, 35, 36, 36А, 36В.

Выруливание ВС с МС 36С осуществляется при свободных МС 37, 38.

Разрешено выполнение противообледенительной обработки ВС с запущенными двигателями.

**МС 37, 38**

Допускается установка ВС индекса 5 (А-320, В737-700) и ниже.

Выруливание ВС для запуска двигателей осуществляется с использованием тягача.

Запуск двигателей осуществляется во время буксировки ВС.

**МС 37** для наружной мойки ВС.

**Примечание:** допускается установка ВС вне разметки по указанию главного оператора аэродрома, под руководством начальника смены аэропорта (НСА) (или назначенных лиц) для более компактной установки ВС.

Pushback of ACFT from stand 32 to TWY M shall be executed strictly to abeam stand 31.

**Stands 33-35**

The stands are AVBL for index 5 ACFT (А-319, В737-500, Бе-200 ACFT) and below.

Stand 33 is used as a temporary parking position for disembarking (embarking) passengers, when stand 32 is vacant or used for ACFT maintenance.

Stands 34, 35 are AVBL for parking of ACFT in accordance with ACFT parking chart. ACFT with wingspan 24 m or less shall be parked onto stands 34, 35 by executing a turn through an adjacent vacant stand in the direction of RWY 06/24, heading towards the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT. ACFT can taxi into stand 34 under assistance of the "Follow-me" vehicle through stand 33.

ACFT parked facing RWY 06/24 shall taxi out of the stands at idle power.

Procedure of HEL parking onto stands 33-35:

- Mi-8 and class below HEL – in accordance with the established parking procedure;
- skid equipped helicopters – at minimum height along taxi guide line marking.

ACFT parked facing RWY 06/24 shall taxi from the stands onto TWY M at idle power.

**Attention!** Stands 36-38 are used for ACFT de-icing/anti-icing treatment.

**Stand 36**

Stand is AVBL for parking of Ил-62, Ил-76 and class below ACFT, А-310-200, В767-200/300 ACFT.

ACFT shall taxi out of the stand for engines start-up using tow tractor. Engines shall be started during ACFT towing.

**Stand 36А**

Stand is AVBL for ACFT with wingspan 48 m or less.

ACFT shall taxi out of the stand for engines start-up using tow tractor. Engines shall be started during ACFT towing.

**Stand 36В**

Stand is AVBL for parking of An-124, А-330-300, А-350-900 and class below ACFT, В747-400, В777-200 ACFT, taxiing into the stand - via TWY M under assistance of the "Follow-me" vehicle.

ACFT shall be towed from the stand onto TWY M, engines shall be started, when ACFT is under tow.

**Stand 36С**

ACFT shall taxi into the stand along the marking after the "Follow-me" vehicle when stands 34, 35, 36, 36А, 36В are vacant.

ACFT shall taxi out of stand 36С when stands 37, 38 are vacant.

De-icing/anti-icing treatment on the stand is permitted for ACFT with running engines.

**Stands 37, 38**

The stands are AVBL for parking of index 5 ACFT (А-320, В737-700 ACFT) and below.

ACFT shall taxi out of the stands for engines start-up using tow tractor.

Engines shall be started during ACFT towing.

**Stand 37** is AVBL for outside washing of ACFT.

**Note:** ACFT may be parked not in alignment with the marking by instruction of the AD operator, as directed by head of shift of the airport (or designated persons) for efficient use of the parking space.

## 7.2 Перрон 2

### МС 39 (А, В, С, D, E, F, G, H)

Допускается установка ВС типов Falcon 2000, Ми-8, Ка-32 рулением на тяге собственных двигателей в юго-восточном и северо-западном направлении.

Вертолеты на ползковом шасси на указанные МС устанавливаются:

- полетом вдоль линии рулежной разметки на минимальной высоте;
- заталкиванием на МС на опорных колесах после посадки на траверзе МС 39.

Выруливание ВС типа Falcon 2000 осуществляется на тяге собственных двигателей.

### МС 40-47

Допускается установка ВС индекса 6 (B757-200, Ту-214, А-310-200) и ниже.

Установка ВС в юго-восточном направлении.

Допускается установка в северо-западном направлении через любую смежную свободную стоянку за машиной сопровождения.

Допускается выруливание ВС в юго-восточном направлении МС на тяге собственных двигателей за машиной сопровождения. Выруливание в северо-западном направлении на тяге собственных двигателей.

Выруливание ВС на маршрут руления Y1 выполняется буксировкой.

Запуск двигателей осуществляется на маршруте руления Y1.

Допускается установка:

- ВС типов Ту-214, А-310-200 и ВС классом ниже, B757-200 – направлением на юго-восток, а за машиной сопровождения – направлением на северо-запад через любое соседнее свободное МС;

- ВС типов А-319, А-320, B737-100, B737-500 и ВС классом ниже – разворотом через свободное соседнее МС за машиной сопровождения на встречающего специалиста;

- ВС типов Falcon, Fokker, Global, Gulfstream, других ВС указанного класса с размахом крыла не более 32 м – разворотом в направлении ВПП 06/24 на встречающего специалиста через соседнее свободное МС;

- вертолетов типа Ми-8 и классом ниже – согласно схеме размещения;

- вертолетов типа Ми-26 – рулением с разворотом на занимаемом МС; при установке на МС 41-47 допускается руление через любое соседнее свободное МС. При занятом МС 39 установка вертолета на МС 40 осуществляется буксировкой;

- вертолетов на ползковом шасси – на минимальной высоте полета вдоль линии рулежной разметки.

Выруливание ВС осуществляется:

- в северо-западном направлении – самостоятельно на тяге собственных двигателей;

- в юго-восточном направлении – на тяге собственных двигателей за машиной сопровождения;

- установленных в направлении ВПП 06/24 – на РД М на режиме «малый газ»;

- на РД Y – буксировкой, после выполнения которой производится запуск двигателей ВС;

- вертолетов типа Ми-26 с МС 40 при занятом МС 39 – буксировкой.

### МС 48-52

Допускается установка ВС индекса 6 (Ил-76, B767-200/300) и ниже.

## 7.2 Apron 2

### Stands 39 (A, B, C, D, E, F, G, H)

Stands are AVBL for parking of Falcon 2000 type ACFT, Mi-8, Ka-32 type HEL, taxiing into stands - under own engines power facing SE and NW.

Skid equipped HEL shall be parked onto the indicated stands as outlined below:

- by air taxiing along taxi guide line marking at minimum height;

- by towing the HEL into the stand using ground handling wheels after landing abeam stand 39.

Falcon 2000 type ACFT shall taxi out of the stand under own engines power.

### Stands 40-47

The stands are AVBL for index 6 ACFT (B757-200, Tu-214, A-310-200 ACFT) and below.

ACFT shall be parked facing south-east.

ACFT may taxi into the stands for parking facing north-west through any adjacent vacant stand after the "Follow-me" vehicle.

ACFT may taxi out of the stands facing south-east under own engines power after the "Follow-me" vehicle. ACFT shall taxi out of the stands facing north-west under own engines power.

Taxiing of ACFT onto taxi route Y1 shall be executed by towing.

Engines start-up shall be executed on taxi route Y1.

Taxi-in procedures:

- Tu-214, A-310-200 and class below, B757-200 ACFT: under own engines power – facing SE; after the "Follow-me" vehicle – facing NW, through any adjacent vacant stand;

- A-319, A-320, B737-100, B737-500 and class below ACFT shall be parked onto the stands by executing a turn through an adjacent vacant stand after the "Follow-me" vehicle, heading towards the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT;

- Falcon, Fokker, Global, Gulfstream, other ACFT of the same class with wingspan 32 m or less shall be parked onto the stands by executing a turn through an adjacent vacant stand in the direction of RWY 06/24, heading towards the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT;

- Mi-8 and class below HEL shall be parked onto the stands in accordance with ACFT parking chart;

- Mi-26 HEL shall taxi into the stand and execute a turn within the boundaries of the stand; taxiing into stands 41-47 can be carried out through any adjacent vacant stand. When stand 39 is occupied, HEL shall be parked onto stand 40 by towing;

- skid equipped HEL shall air taxi into stands along taxi guide line marking at minimum height.

Taxi-out procedures:

- facing NW – under own engines power;

- facing SE – under own engines power after the "Follow-me" vehicle;

- ACFT parked facing RWY 06/24 shall taxi onto TWY M at idle power;

- onto TWY Y – by towing, engines shall be started after towing is completed;

- Mi-26 type HEL parked on stand 40 shall leave the stand under tow, when stand 39 is occupied.

### Stands 48-52

The stands are AVBL for index 6 ACFT (Ил-76, B767-200/300 ACFT) and below.

Установка ВС в юго-восточном направлении. Допускается установка в северо-западном направлении через смежную свободную стоянку за машиной сопровождения. Установка указанных типов ВС на МС осуществляется на тяге собственных двигателей.

Выруливание на маршрут руления Y1 выполняется буксировкой.

Запуск двигателей осуществляется на маршруте руления Y1.

#### МС 53

Допускается установка ВС индекса 5 (А-319, В737-500, Бе-200) и ниже.

Допускается установка указанных типов ВС на МС 53 на тяге собственных двигателей – с разворотом через МС 52 – за машиной сопровождения.

Допускается выруливание ВС в юго-восточном направлении МС на тяге собственных двигателей за машиной сопровождения. Выруливание в северо-западном направлении на тяге собственных двигателей.

#### МС 54 (А, В, С, D, E, F)

Для установки вертолетов типа Ми-8 и классом ниже самостоятельным заруливанием в северо-восточном или юго-западном направлениях.

Для выруливания вертолетов при занятых МС 53, 55, а также при невозможности разворота на МС применяется буксировка. В остальных случаях выруливание производится самостоятельно.

#### МС 55, 56

Допускается установка:

- ВС типов Ил-62, Ту-204, А-321-200 – в юго-восточном направлении рулением за машиной сопровождения;

- ВС типов Falcon, Fokker, Global, Gulfstream, других ВС указанного класса с размахом крыла не более 32 м – разворотом через соседнее свободное МС на встречающего специалиста в направлении ВПП 06/24;

- вертолетов типа Ми-8 и классом ниже – согласно схеме размещения;

- вертолетов типа Ми-26 – рулением с разворотом на занимаемом МС, или заруливанием через соседнее свободное МС;

- вертолетов на ползковом шасси – на минимальной высоте полета вдоль линии рулежной разметки;

- в исключительных случаях – ВС типа В767-300.

Выруливание ВС осуществляется:

- ВС типов Ил-62, Ту-204, А-321-200 – только буксировкой;

- ВС с размахом крыла не более 32 метра, установленных в направлении на ВПП 06/24 – на РД М на режиме «малый газ».

#### МС 57-60

Допускается установка ВС типов Ан-124, Ил-96, А-330, А-350, В747 и ВС классом ниже в юго-восточном направлении рулением за машиной сопровождения.

Заруливание и выруливание ВС осуществляется на тяге собственных двигателей.

Допускается установка ВС с разворотом в сторону ВПП 06/24 на МС 57-59 на тяге собственных двигателей через свободную смежную стоянку. Допускается установка ВС типа Ан-124 с разворотом через свободную смежную стоянку.

Заруливание ВС на МС 60 осуществляется только при свободной МС 59.

#### МС 61-63

Предназначены для самостоятельного заруливания и выруливания вертолетов.

ACFT shall be parked facing south-east. ACFT may taxi into the stands for parking facing north-west through adjacent vacant stand after the "Follow-me" vehicle. The mentioned ACFT types shall taxi into the stands under own engines power.

Taxiing of ACFT onto taxi route Y1 shall be executed by towing.

Engines start-up shall be executed on taxi route Y1.

#### Stand 53

The stand is AVBL for index 5 ACFT (А-319, В737-500, Бе-200 ACFT) and below.

The mentioned ACFT types may taxi into stand 53 under own engines power by executing a turn through stand 52 after the "Follow-me" vehicle.

ACFT may taxi out of the stand facing south-east under own engines power after the "Follow-me" vehicle. ACFT shall taxi out of the stand facing north-west under own engines power.

#### Stands 54 (А, В, С, D, E, F)

Stands are AVBL for parking of Mi-8 and class below HEL, taxiing into the stand – under own engines power facing NE or SW.

HEL shall be towed from stand 54, when stands 53, 55 are occupied, or in case HEL is unable to execute a turn on the stand. In other cases HEL shall leave the stands under own engines power.

#### Stands 55, 56

Taxi-in procedures:

- Ил-62, Ту-204, А-321-200 type ACFT – facing SE, after the "Follow-me" vehicle;

- Falcon, Fokker, Global, Gulfstream, other ACFT of the same class with wingspan 32 m or less – by executing a turn through an adjacent vacant stand in the direction of RWY 06/24, heading towards the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT;

- Mi-8 and class below HEL – in accordance with ACFT parking chart;

- Mi-26 type HEL shall taxi into the stands and execute a turn, or shall taxi into the stands through an adjacent vacant stand;

- skid equipped HEL shall air taxi into the stands at minimum height along taxi guide line marking;

- in exceptional cases, stands are AVBL for parking of B767-300 type ACFT.

Taxi-out procedures:

- Ил-62, Ту-204, А-321-200 type ACFT - by towing only;

- ACFT with wingspan 32 m or less parked on stands facing RWY 06/24 shall taxi out of the stands onto TWY M at idle power.

#### Stands 57-60

Stands are AVBL for parking of An-124, Ил-96, А-330, А-350, В747 and class below ACFT, parking onto the stands facing SE - after the "Follow-me" vehicle.

ACFT shall taxi into/out of the stands under own engines power.

ACFT may taxi into stands 57-59 under own engines power by executing a turn towards RWY 06/24 through an adjacent vacant stand. An-124 ACFT may taxi into the stands by executing a turn through adjacent vacant stand.

ACFT shall taxi into stand 60 only when stand 59 is vacant.

#### Stands 61-63

Stands are designated for parking of HEL, taxiing into/out of stands - under own engines power.

### MC 64

Используется:

- 1) для обработки ВС противобледенительной жидкостью;
- 2) в качестве карантинного MC;
- 3) для установки ВС, подвергшихся акту незаконного вмешательства.

Допускается установка ВС индекса 7 (Ан-124, Ил-96, В747 и его модификации, В777 и его модификации, А-330 и его модификации, А-350-900) и ниже.

Заруливание и выруливание ВС осуществляется на тяге собственных двигателей в северо-восточном и юго-западном направлении.

MC 64 для ВС подвергшихся незаконному вмешательству:

- при нахождении лица, создающего угрозу незаконного вмешательства в кабине пилотов, ВС устанавливается с МПУст 058° (направление ВС на горы);
- при нахождении лица, создающего угрозу незаконного вмешательства в пассажирском салоне, ВС устанавливается с МПУст 238° (направление ВС на море).

**Примечание:** допускается установка ВС вне разметки по указанию главного оператора аэродрома, под руководством НСА (или назначенных лиц) для более компактной установки ВС.

### 8. Ограничения при рулении

В целях обеспечения безопасности движения ВС по аэродрому ответственность несут:

- 1) диспетчеры ДПП – за достоверность информации об ограничениях и условиях для движения ВС по аэродрому, выдачу разрешения на движение ВС по установленному маршруту, информирование экипажей ВС об их взаимном расположении, в том числе следующих по одному маршруту ВС при их рулении в условиях ограниченной видимости (менее 400 метров);
- 2) КВС – за соблюдение правил руления и осмотрительности (радиоосмотрительности);
- 3) дежурный по сопровождению – при рулении ВС по РД и перрону за автомобилем сопровождения;

4) должностное лицо службы наземного обеспечения (встречающий или выпускающий ВС специалист) – при установке ВС на MC, при буксировке ВС от MC до места запуска двигателей, самостоятельном выруливании ВС с MC или рулении от места запуска.

Лидирование ВС машинами сопровождения выполняются по запросам экипажей.

### Заруливание на MC ВС, не обеспеченных водилом

На MC 36-38 разрешается устанавливать:  
- ВС индекса 1 (с размахом крыла не более 24 м) с МПУ 148° – на тяге собственных двигателей в режиме «малый газ» под руководством встречающего правым или левым разворотом в границах одного MC, или за машиной сопровождения;

- ВС индекса 2 (с размахом крыла не более 32 м) с МПУ 148° – на тяге собственных двигателей в режиме «малый газ» под руководством встречающего правым или левым разворотом через соседнее свободное MC, или за машиной сопровождения.

### Примечания:

1. На MC 10, 11 разрешается устанавливать ВС типа Ту-154 (всех модификаций) и ВС классом ниже для обеспечения литерных рейсов.
2. Руление ВС по РД С осуществлять на пониженной скорости строго по оси руления в режиме «малый газ».

### Stand 64

Stand is AVBL:

- 1) for de-icing/anti-icing treatment of ACFT;
- 2) as a quarantine stand;
- 3) for ACFT subject to unlawful interference.

The stand is AVBL for index 7 ACFT (An-124, Il-96, B747 and its modifications, B777 and its modifications, A-330 and its modifications, A-350-900 ACFT) and below.

ACFT shall taxi into/out of the stand under own engines power facing north-east and south-west.

Stand 64 is AVBL for ACFT subject to unlawful interference as follows:

- ACFT shall be parked on heading 058° MAG (facing the mountains) when a person, creating a threat of unlawful interference, is present in the cockpit;
- ACFT shall be parked on heading 238° MAG (facing the sea) when a person, creating a threat of unlawful interference, is present in the passenger cabin.

**Note:** ACFT may be parked not in alignment with the marking by instruction of the AD operator, as directed by head of shift of the airport (or designated persons) for efficient use of the parking space.

### 8. Taxiing – limitations

During movement of ACFT on the aerodrome, for the purpose of safety provision, the responsibility is allocated as outlined below:

- 1) “Sochi-Ground” controllers are responsible for accuracy of information about taxi conditions and limitations at the AD, issuing clearance for movement of ACFT along the established route, advising flight crews about ACFT relative positioning, including ACFT proceeding along the same route, when taxiing in low visibility conditions (below 400 m);
- 2) pilot-in-command is responsible for observing taxi rules and maintaining a listening watch;
- 3) duty specialist of the Follow-me service – for safety during taxiing of ACFT via TWY and along the apron after the “Follow-me” vehicle;
- 4) ground handling specialist (providing marshalling services to arriving or departing ACFT) – for safety during parking of ACFT onto the stand, towing of ACFT from the stand to the engines start-up position, taxiing of ACFT out of the stand and from the start-up position.

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

### Taxi-in procedure for ACFT not equipped with a tow bar

Stands 36-38 are AVBL for parking of:

- index 1 ACFT (with wingspan 24 m or less) on heading 148° MAG - under own engines power, at idle power under the supervision of the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT, by executing a right or a left turn within dimensions of one stand, or after the “Follow-me” vehicle;
- index 2 ACFT (with wingspan 32 m or less) on heading 148° MAG - under own engines power, at idle power under the supervision of the ground handling specialist providing marshalling services to arriving ACFT, by executing a right or a left turn through an adjacent vacant stand, or after the “Follow-me” vehicle.

### Note:

1. Stands 10, 11 are AVBL for parking of all modifications of Tu-154 ACFT and class below ACFT in order to provide operation of VIP flights.
2. Taxiing of ACFT via TWY C shall be executed at reduced speed strictly along taxiway centre line at idle power.

3. ВС типа Ил-96, Ил-86, Ил-76, Ту-204, В737, В757, В767 руление по РД А после посадки и заруливание на МС 1 осуществлять на тяге собственных двигателей. После заруливания и освобождения ВС пассажирами установка на МПУ 148° выполняется тягачом.

4. Руление ВС с размахом крыла более 35 м с МС 1 по РД М до РД С разрешается при отсутствии ВС на МС 5, 6, 7, 8, 9.

5. Разворот ВС у порога ВПП 20 выполнять на пониженной скорости и при повышенном внимании экипажа.

6. На МС 1-22, 33-38 ВС индекса 1 (с размахом крыла до 24 м и массой не более 20 т) и вертолётам разрешается запуск двигателей и выруливание на предварительный старт.

7. Выруливание ВС для взлёта и освобождение ВПП после посадки осуществлять с повышенным вниманием на пониженной скорости и на режиме малого газа.

8. Скорость руления выбирается командиром воздушного судна.

#### **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ:**

В пределах от границы спланированной части ЛП до границы ЛП (150 м от осевой линии ВПП) ВПП 06/24 имеются объекты (столбы освещения), расположенные на удалении от 72 м до 150 м с южной стороны от оси ВПП и на удалении от 90 м до 150 м с северной стороны от оси ВПП.

В пределах от границы спланированной части ЛП до границы ЛП (150 м от осевой линии ВПП) ВПП 02/20 имеются объекты (столбы освещения, постройка), расположенные на удалении от 93 м до 150 м с южной стороны от оси ВПП и на удалении от 82 м до 150 м с северной стороны от оси ВПП.

#### **ЗАПРЕЩАЕТСЯ:**

- руление ВС с размахом крыла более 36 м по РД М (от РД С до МС 20);

- выруливание методом буксировки ВС с размахом крыла более 45 м на РД М с МС 23 при занятом МС 22;

- руление ВС с размахом крыла более 57 м по РД Y вдоль МС 64 при занятом МС 64;

- одновременное руление ВС по РД М (от МС 23 до МС 38) и маршруту руления N1 на Перроне 1 для ВС с размахом крыла более 42 м;

- одновременное руление ВС по РД М (от РД Н до РД L) и РД N для ВС с размахом крыла более 56 м;

- руление ВС с размахом крыла более 55 м по маршруту руления Y1 вдоль МС 39 при занятом МС 39;

- руление ВС с размахом крыла более 57 м по маршруту руления Y1 вдоль МС 40-53 при занятых МС 40-53;

- руление ВС с размахом крыла более 43 м по маршруту руления Y1 вдоль МС 54-56 при занятых МС 54-56;

- руление ВС с размахом крыла более 61 м по маршруту руления T3 вдоль МС 57-60 при занятых МС 57-60;

- руление ВС с размахом крыла более 61 м по маршруту руления T2 при занятом МС 60;

- нахождение и движение спецтранспорта и средств механизации по пути движения спецавтотранспорта (с южной стороны МС 5-22, с северной стороны МС 39-56 и с южной стороны МС 57-60) в направлении рулящего ВС при рулении ВС по РД М вдоль МС 5-22 и Перрону 2 по маршрутам руления Y1 и T3;

3. II-96, II-86, II-76, Tu-204, B737, B757, B767 type ACFT shall taxi via TWY A after landing and into stand 1 under own engines power. After parking on the stand and unloading passengers, turn onto heading 148° MAG shall be executed by tow truck.

4. Taxiing of ACFT with a wingspan of 35 m and more from stand 1 via TWY M to TWY C shall be cleared when stands 5, 6, 7, 8, 9 are vacant.

5. Turn at RWY 20 THR shall be carried out at reduced speed, with flight crew exercising extreme caution.

6. Engines start-up and taxiing to runway-holding position from stands 1-22, 33-38 are permitted for index 1 ACFT (with wingspan of 24 m or less, mass of 20 tons or less) and HEL.

7. Taxiing for take-off and RWY vacation after landing shall be executed with increased caution of the flight crew at reduced speed at idle power of engines.

8. Taxiing speed shall be chosen by the pilot-in-command.

#### **WARNINGS:**

Within an area from the limit of graded portion of a runway strip to runway strip boundary (150 m from runway centre line) of RWY 06/24, there are objects (lighting poles), located at a distance from 72 m to 150 m south of runway centre line and at a distance from 90 m to 150 m north of runway centre line.

Within an area from the limit of graded portion of a runway strip to runway strip boundary (150 m from runway centre line) of RWY 02/20, there are objects (lighting poles, building), located at a distance from 93 m to 150 m south of runway centre line and at a distance from 82 m to 150 m north of runway centre line.

#### **The following is PROHIBITED:**

- taxiing of ACFT with a wingspan of above 36 m via TWY M (from TWY C to stand 20);

- taxiing of ACFT with a wingspan of above 45 m by towing to TWY M from stand 23 when stand 22 is occupied;

- taxiing of ACFT with a wingspan of above 57 m via TWY Y along stand 64 when stand 64 is occupied;

- simultaneous taxiing of ACFT via TWY M (from stand 23 to stand 38) and via taxi route N1 on Apron 1 for ACFT with a wingspan of above 42 m;

- simultaneous taxiing of ACFT via TWY M (from TWY H to TWY L) and via TWY N for ACFT with a wingspan of above 56 m;

- taxiing of ACFT with a wingspan of above 55 m via taxi route Y1 along stand 39, when stand 39 is occupied;

- taxiing of ACFT with a wingspan of above 57 m via taxi route Y1 along stands 40-53, when stands 40-53 are occupied;

- taxiing of ACFT with a wingspan of above 43 m via taxi route Y1 along stands 54-56, when stands 54-56 are occupied;

- taxiing of ACFT with a wingspan of above 61 m via taxi route T3 along stands 57-60, when stands 57-60 are occupied;

- taxiing of ACFT with a wingspan of above 61 m via taxi route T2, when stand 60 is occupied;

- presence and movement of special vehicles and mechanical means via the road for special vehicles (on the south side of stands 5-22, on the north side of stands 39-56, on the south side of stands 57-60) towards taxiing ACFT during taxiing via TWY M along stands 5-22 and Apron 2 via taxi routes Y1 and T3;

- при нахождении на МС 20 ВС Ил-86, Ил-76 - руление ВС индекса 6 (размах крыла 42-60 м) по РД М;
- при нахождении на МС 5-22 ВС Ту-154, Ту-134, Як-42 - руление ВС индекса 6 (размах крыла 42-60 м) с МС 1 по РД М;
- при выполнении взлетно-посадочных операций на ВПП 02/20 - нахождение ВС с размахом крыла более 56 м в местах ожидания у ВПП 02/20 на РД Р, Q.

#### 9. Удаление ВС, потерявших способность двигаться

Смотри AD 2.1 URSS-2.

#### 10. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты

Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты выполняются в порядке и по правилам, установленным руководящими документами.

#### 11. Использование ВПП

##### Выполнение полетов с двух ВПП

Определены следующие варианты использования ВПП:

- 1) базовый: прибытие – на ВПП 02, вылет – с ВПП 24;
- 2) первый вариант: прибытие – на ВПП 06, вылет – с ВПП 20;
- 3) второй вариант: прибытие – на ВПП 06, вылет – с ВПП 24;
- 4) третий вариант: прибытие – на ВПП 02, вылет – с ВПП 20;
- 5) четвертый вариант: прибытие – на ВПП 02, прибытие – на ВПП 06;
- 6) пятый вариант: вылет – с ВПП 20, вылет – с ВПП 24.

При взлете с ВПП 24 от РД К, Н, G, F возможно использование ВПП 02 для посадки.

##### Процедуры взлета при использовании одной действующей ВПП

В случае одной действующей ВПП 06/24 и при наличии прибывающего встречного ВС для выхода на маршруты ОВД использовать только маршруты SID LAMET 1D, LA 1S, ADNET 1S, IRGID 1S по указанию диспетчера при выдаче диспетчерского разрешения.

Для выхода на точку TABAN, после взлёта набор прямо по курсу 600 фт/(180) м или выше, не ранее D5.6 ADL разворот влево и следовать прямо на точку TABAN, по указанию диспетчера при выдаче диспетчерского разрешения.

В случае одной действующей ВПП 02/20 и при наличии прибывающего встречного ВС для выхода на маршруты ОВД использовать только маршруты SID LAMET 1X, LA 1X, ADNET 1X, IRGID 1K, TABAN 1C по указанию диспетчера при выдаче диспетчерского разрешения.

Для выхода на точку TABAN, после взлёта набор прямо по курсу 600 фт/(180) м или выше, не ранее D5.6 ADL разворот влево и следовать прямо на точку TABAN, по указанию диспетчера при выдаче диспетчерского разрешения.

#### 12. Ограничения полетов вертолетов

Выход вертолетов на маршруты КЛ 622, КЛ 693, КР 846 выполняется по установленным маршрутам вылета по ПВП и под управлением соответствующих органов ОВД.

Ширина указанных маршрутов в районе обслуживания МДП Сочи составляет 1-2 км.

Прибытие на аэродром выполняется по установленным маршрутам прибытия по ПВП.

- taxiing of index 6 ACFT (wingspan of 42-60 m) via TWY M when stand 20 is occupied by Ил-86, Ил-76 ACFT;
- taxiing of index 6 ACFT (wingspan of 42-60 m) from stand 1 via TWY M when stands 5-22 are occupied by Ту-154, Ту-134, Yak-42 ACFT;
- presence of ACFT with a wingspan of above 56 m at runway-holding positions near RWY 02/20 on TWY P, Q during execution of take-off/landing operations on RWY 02/20.

#### 9. Removal of disabled aircraft

See AD 2.1 URSS-2.

#### 10. Training and practice flights, technical test flights

Training and practice flights, technical test flights are conducted in accordance with rules and procedures established in the regulatory documents.

#### 11. Use of the runway

##### Two RWY system operation

The following options are established to provide two RWY system operations:

- 1) basic: RWY 02 is used for arrival, RWY 24 is used for departure;
- 2) option NR 1: RWY 06 is used for arrival, RWY 20 is used for departure;
- 3) option NR 2: RWY 06 is used for arrival, RWY 24 is used for departure;
- 4) option NR 3: RWY 02 is used for arrival, RWY 20 is used for departure;
- 5) option NR 4: RWY 02 and RWY 06 are used for arrival;
- 6) option NR 5: RWY 20 and RWY 24 are used for departure.

When take-off is executed from RWY 24 from TWYs K, H, G, F, RWY 02 can be used for landing.

##### Departure procedures when using one active RWY

In case when only RWY 06/24 is active and ACFT is arriving on the opposite course, only LAMET 1D, LA 1S, ADNET 1S, IRGID 1S SIDs shall be used to join ATS routes as instructed by controller during clearance issuance.

To pass TABAN, climb straight ahead to 600 ft/(180) m or above after take-off, at a distance not closer than D5.6 ADL turn LEFT and proceed directly to TABAN as instructed by controller during clearance issuance.

In case when only RWY 02/20 is active and ACFT is arriving on the opposite course, only LAMET 1X, LA 1X, ADNET 1X, IRGID 1X, TABAN 1C SIDs shall be used to join ATS routes as instructed by controller during clearance issuance.

To pass TABAN, climb straight ahead to 600 ft/(180) M or above after take-off, at a distance not closer than D5.6 ADL turn LEFT and proceed directly to TABAN as instructed by controller during clearance issuance.

#### 12. Helicopter traffic – limitation

Helicopters shall join routes КЛ 622, КЛ 693, КР 846 via established VFR departure routes under control of appropriate ATS units.

Width of the above mentioned routes in the service area of Sochi LCU is 1-2 km.

Arrival to the AD shall be executed in accordance with the established VFR arrival routes.

**ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ**

При занятой ВПП (или при заходе других ВС на посадку) производится полет в зоне ожидания.

Полет по маршрутам КЛ 622, КЛ 693 через зону ограничения полетов URR 501 выполняется с разрешения дирекции Кавказского государственного природного биосферного заповедника, за исключением ВС, выполняющих полеты под литерами «А» и «К».

Вход в зону URR501 выполняется по маршрутам согласно заявкам на выполнение полетов. Без разрешения дирекции Кавказского государственного природного биосферного заповедника полеты в зоне URR 501 ниже высоты 6600'/2000 м над уровнем земли ЗАПРЕЩЕНЫ.

Обход запретных зон URP105 и URP106 выполняется по маршруту KR 846. В зонах URP105 и URP106 разрешены полеты ВС, выполняющих полеты под литерами «А» и «К».

**13. Порядок выполнения полетов на посадочной площадке «Вертолетный комплекс № 1»**

Полеты вертолетов на ПП ВК № 1 выполняются днем и ночью по ПВП.

Вылеты (прибытие) вертолетов осуществляется по установленным маршрутам вылета (прибытия) по ПВП.

**Прибытие**

После подхода на аэродром и установления визуального контакта с посадочной площадкой экипаж:

- запрашивает у диспетчера ОВД разрешение для выполнения захода на посадку и посадки на посадочную площадку «Своим решением» (как на площадку, подобранную с воздуха);

- после получения разрешения диспетчера экипаж выполняет заход на посадочную площадку (в зависимости от направления подхода и фактического ветра) и производит посадку по-вертолетному вне зоны влияния земной поверхности (без использования воздушной подушки).

От момента принятия решения на заход и до окончания посадки КВС отвечает за безопасность выполнения посадки.

**Руление на МС и с них. Ограничения при рулении**

После посадки (перед взлетом) вертолет устанавливается (выводится) на (с) МС буксировкой. При необходимости допускается руление вертолета на тяге собственных двигателей под обязательным контролем наземной команды строго по маршруту руления и выдерживанием расстояния до препятствий не менее половины диаметра несущего винта (но не менее 10 м).

**Удаление ВС, потерявших способность двигаться**

Выполняется буксировкой. При необходимости используется гидроподъемник.

**Зона стоянки для вертолетов**

Определены 7 мест стоянок на перроне ПП ВК № 1 для вертолетов с габаритными размерами до 26 м. МС пронумерованы от 1 до 7, имеют установленную маркировку МС и маршрутов руления ВС.

**Перрон посадочной площадки «Вертолетный комплекс № 1»**

Перрон ПП ВК № 1 соединен с перроном № 2 аэродрома Сочи выводной РД (закрывается, временно не используется). Размер перрона 226 x 70 метров, PCN 23/R/A/W/T.

На перроне разрешен запуск и опробование двигателей вертолетов при свободных соседних МС и с выдерживанием безопасных расстояний до препятствий.

**WARNINGS**

If RWY is occupied (or other ACFT execute approach), ACFT shall proceed to the holding area.

Flight via routes КЛ 622, КЛ 693 through the restricted area URR501 are subject to clearance of the administration of the Caucasus State Nature Biosphere Reserve, except for ACFT, executing Head of State and official delegation flights.

Entry into URR501 area shall be carried out via routes assigned in accordance with requests for flight operations. Flight operations in URR501 area below altitude (height) 6600'/2000 m AGL without clearance of the administration of the Caucasus State Nature Biosphere Reserve are PROHIBITED.

By-passing of prohibited areas URP105, URP106 shall be carried out via route KR 846. Head of State flights (official delegation flights) in areas URP105, URP106 are permitted.

**13. Flight operations at helipad “Helicopter complex NR 1”**

VFR flights of HEL to/from Helicopter complex NR 1 helipad shall be carried out H24.

Departures (arrivals) of HEL shall be executed in accordance with the established VFR departure (arrival) routes.

**Arrival**

When approaching the AD and establishing visual contact with the helipad, flight crew shall:

- request ATS clearance for execution of approach and landing on helipad at own discretion (as on landing site, selected during the flight);

- after obtaining controller's clearance, flight crew shall execute approach to helipad (depending on direction of approach and actual wind) and vertical landing out of ground effect.

Pilot-in-command is responsible for the safety of landing from the moment the decision to execute approach is taken until landing.

**Taxiing to and from stands. Taxiing – limitations**

After landing (for take-off) HEL shall taxi into/out of stands under tow. If required, taxiing of helicopter under own engines power is permitted under control of ground personnel strictly along the taxi route, maintaining obstacle clearance of not less than half of main rotor diameter (but not less than 10 m).

**Removal of disabled aircraft**

Disabled aircraft are removed by towing. Hydraulic jack can be used, if required.

**Parking area for helicopters**

7 (seven) stands for HEL with dimensions up to 26 m are AVBL on apron of helipad “Helicopter complex NR 1”. Stands are numbered from 1 to 7 and provided with stands and taxi routes marking.

**Apron of helipad “Helicopter complex NR 1”**

Apron of helipad “Helicopter complex NR 1” is connected to apron 2 of Sochi AD by exit taxiway (CLSD, temporarily not used). Apron dimensions: 226 x 70 m, PCN 23/R/A/W/T.

Start-up and run-up of HEL engines are permitted on the apron, if adjacent stands are vacant and safe distance to obstacles is provided.

**Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ПП «Вертолетный комплекс № 1»**

Выполняются по согласованию с органом ОВД аэродрома Сочи согласно подаваемой заявке и полученному разрешению на использование воздушного пространства.

**Ограничения полетов вертолетов на ПП ВК № 1**

При взлете (посадке) вертолета ЗАПРЕЩЕНЫ:

- пролет над соседним занятым TLOF;
- пролет над перроном государственной авиации.

Взлет с ПП ВК № 1 производится после получения разрешения от органа ОВД аэродрома Сочи.

**Примечания:**

При невозможности выполнить посадку на ПП ВК № 1 экипаж производит ее на аэродроме Сочи или выполняет уход на запасной аэродром. При невозможности продолжения полета до запасного аэродрома производится посадка на площадку, подобранную с воздуха.

**Training flights, technical test flights, use of the helipad “Helicopter complex NR 1”**

Training flights, technical test flights are executed by arrangement with ATS unit in accordance with the submitted request and obtained clearance for the use of air-space.

**Helicopter traffic – limitation on helipad “Helicopter complex NR 1”**

During take-off (landing) of HEL it is PROHIBITED:

- to overfly the adjoining occupied TLOF;
- to overfly the state aviation apron.

Take-off from helipad “Helicopter complex NR 1” is executed after obtaining clearance of Sochi AD ATS unit.

**Notes:**

If unable to execute landing on helipad “Helicopter complex NR 1”, flight crew shall land at Sochi AD or proceed to an alternate aerodrome. If unable to proceed to an alternate AD, HEL shall land on the landing site, selected during the flight.

**УРСС АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ  
СНИЖЕНИЯ ШУМА****1. Общие положения**

На аэродроме Сочи эксплуатационные приемы снижения шума применяются только на этапе выполнения взлета и набора высоты и выполняются экипажами всех ВС.

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

Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

**2. Использование системы ВПП в дневное время**

ВПП 02/20, ВПП 06/24 используются для посадки/взлета ВС исходя из воздушной, метеорологической и наземной обстановки.

**3. Использование системы ВПП в ночное время**

ВПП 02/20, ВПП 06/24 используются для посадки/взлета ВС исходя из воздушной, метеорологической и наземной обстановки.

**4. Ограничения на взлет**

Взлет ВС с попутной составляющей скорости ветра выполняется согласно РЛЭ данного типа ВС.

При взлете с ВПП 20 и наборе 750 фт/(205) м или выше с максимальным градиентом следовать до D5.6 ADL, выполнить отворот ВЛЕВО до вписывания в R187° ADL, далее, следуя с МПУ 187°, установить связь с «Сочи-Круг» (119.700 МГц) и согласно заданного маршрута вылета или по указанию органа ОВД выполнить разворот ВПРАВО с набором высоты.

При взлете с ВПП 24 и наборе 600 фт/(180) м или выше с максимальным градиентом следовать до D5.6 ADL, выполнить отворот ВПРАВО до вписывания в R249° ADL, далее, следуя с МПУ 249°, установить связь с «Сочи-Круг» (119.700 МГц) и согласно заданного маршрута вылета или по указанию органа ОВД выполнить разворот ВПРАВО с набором высоты.

Изменение направления полета ВС после взлета производится после получения разрешения органа ОВД и не ранее достижения D5.6 ADL и высоты:

- при взлете с ВПП 20 – 750 фт/(205) м или выше;
- при взлете с ВПП 24 – 600 фт/(180) м или выше.

Минимальная скорость установившегося набора высоты должна быть не менее  $(V_2+20)$  км/ч или предписанной РЛЭ ВС, если она имеет большее значение.

Соблюдения минимальной скорости набора высоты не требуется, если при этом превышает максимально допустимый угол атаки.

Уменьшение мощности двигателей не применяется, пока:

- ВС не достигло высоты 1100 фт над средним уровнем моря;
- установленный стандартный режим мощности двигателей не позволит ВС с максимальной сертифицированной массой поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 4 % при скорости  $(V_2+20)$  км/ч или предписанной РЛЭ ВС, если она имеет большее значение, и угол атаки не превышает максимально допустимый;
- траектория взлета ВС как при всех работающих двигателях, так и с учетом отказа двигателя и времени, требуемого для развития полной мощности оставшимися работающими двигателями, не обеспечит достаточный запас высоты для пролета всех препятствий под ней.

**5. Ограничения на посадку**

Не используются.

**Примечание**

Специальные процедуры взлета на аэродроме Сочи не используются.

**URSS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES****1. General provisions**

Noise abatement procedures at Sochi aerodrome shall be applied only during take-off and climb and shall be executed by the flight crews of all ACFT.

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

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

**2. Use of the runway system during the day period**

RWY 02/20, RWY 06/24 are used for landing/take-off of ACFT depending on air, meteorological and ground situation.

**3. Use of the runway system during the night period**

RWY 02/20, RWY 06/24 are used for landing/take-off of ACFT depending on air, meteorological and ground situation.

**4. Take-off restrictions**

Take-off with a tailwind component is permitted in accordance with the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft type.

After take-off from RWY 20 and climbing to 750 ft/(205) m or above with the maximum possible climb gradient aircraft shall proceed to D5.6 ADL, turn LEFT to intercept R187° ADL, then proceed on track 187° MAG, contact "Sochi-Radar" (on frequency 119.700 MHz) and execute RIGHT climbing turn in accordance with assigned SID or by ATS unit instruction.

After take-off from RWY 24 and climbing to 600 ft/(180) m or above with the maximum possible climb gradient aircraft shall proceed to D5.6 ADL, turn RIGHT to intercept R249° ADL, then proceed on track 249° MAG, contact "Sochi-Radar" (on frequency 119.700 MHz) and execute RIGHT climbing turn in accordance with SID or by ATS unit instruction.

Change of flight direction after take-off is permitted after ATS unit clearance is obtained, not earlier than ACFT reaches D5.6 ADL and altitude (height):

- during take-off from RWY 20 – 750 ft/(205) m or above;
- during take-off from RWY 24 – 600 ft/(180) m or above.

The minimum indicated air speed of steady climb shall not be less than  $(V_2+20)$  km/h, or less than that prescribed in the Aeroplane Flight Manual, if it has greater value.

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

Engines power shall not be reduced until:

- aircraft reaches 1100 ft AMSL;

- the selected standard power mode enables ACFT with maximum certificated take-off mass to maintain the established climb gradient of not less than 4% at speed  $(V_2+20)$  km/h or that prescribed in the Aeroplane Flight Manual, if it has greater value and angle of attack does not exceed the maximum permissible;

- take-off flight path provides overflying of all obstacles located below the flight path with sufficient clearance, when all ACFT engines are operating, and taking into consideration possible engine failure and time required for remaining operating engines to develop full power.

**5. Landing restrictions**

Not applied.

**Note**

Special take-off procedures are not applied at Sochi aerodrome.

**УРСС АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ  
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****Общие положения**

При полетах в пределах диспетчерской зоны и диспетчерского района аэродрома Сочи необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа в соответствующую зону ответственности;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующих органов ОВД;

- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ диапазоне;

- иметь средства связи ВЧ диапазона и АРК СЧ диапазона, позволяющие прослушивать указания органа ОВД, для обеспечения резервирования при отказе средств ОВЧ диапазона;

- иметь и постоянно поддерживать включенным приёмомотетчик ВС.

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

Заход на посадку и посадка осуществляются только на ВПП 06 и ВПП 02, за исключением вертолётов, выполняющих полёт по ПВП.

Взлёт осуществляется только с ВПП 24 и с ВПП 20, за исключением вертолётов, выполняющих полёт по ПВП.

**Разрешение на выталкивание/буксировку экипаж ВС запрашивает по готовности наземного персонала и буксировщика начать процедуру. После получения разрешения на выталкивание/буксировку с МС – выполнять процедуру незамедлительно.**

В случае необходимости дополнительного времени на начало выталкивания/буксировки после получения разрешения от органа ОВД (более 1 минуты), экипаж ВС сообщает об этом органу ОВД. Если после выдачи разрешения на выталкивание/буксировку прошло более 1 минуты, а экипаж ВС не начал процедуру, то экипаж ВС обязан запросить повторное разрешение на выталкивание/буксировку.

Разрешение на руление до точки ожидания (предварительный старт) экипаж ВС запрашивает с одновременным докладом наименования РД, если он готов к взлёту не от начала ВПП.

В случае необходимости длительного занятия ВПП – более 1 минуты – экипаж воздушного судна до ее занятия сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлёту. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж воздушного судна обязан запросить повторное разрешение на взлет.

**Базовый режим работы аэродрома**

Вылет с ВПП 24 и прибытие на ВПП 02 является предпочтительным режимом работы, который, по возможности, используется в максимальной степени.

SID RNAV и STAR RNAV – основные процедуры на аэродроме:

- SID ВПП 24 – с индексом «Delta»;
- STAR ВПП 02 – с индексом «Kilo»;
- SID ВПП 20 – с индексом «Charlie»;
- STAR ВПП 06 – с индексом «Lima».

При вылете на GUBOR рекомендуется использовать SID через IRGID из-за встречного движения через BINOL.

При вылете через LAMET использовать воздушные трассы и требования по минимальной высоте при пролете точки:

- A 277 – LAMET/FL060;
- G 352 – LAMET/FL060;

**URSS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****General provisions**

During flights within Sochi AD CTR and CTA flight crew must:

- have ATS unit clearance, obtained before entry to relevant area of responsibility;
- report position by ATS unit request;
- follow instructions of the relevant ATS units;

- have and constantly maintain two-way radio communication on VHF range;

- have HF range and ADF medium frequency range radio equipment, allowing to monitor ATS unit instructions to provide back-up in case of VHF equipment failure;

- have and constantly keep running ACFT transponder.

Arriving ACFT, which are on the final approach segment, have priority over departing ACFT.

Approach and landing shall be executed only on RWY 06 and RWY 02, excluding helicopters executing VFR flights.

Take-off shall be executed only from RWY 24 and RWY 20, excluding helicopters executing VFR flights.

**Flight crew shall request clearance for pushback/towing when ground personnel and towing tractor are ready to commence the procedure. After obtaining clearance for pushback/towing from stand, the flight crew shall commence the procedure immediately.**

In case of necessity of extra time for pushback/ towing commencement after obtaining clearance from ATS unit (more than 1 minute), flight crew shall inform ATS unit about it. If more than 1 minute passed after issuance of pushback/towing clearance and flight crew has not commenced the procedure, flight crew must request a new clearance for pushback/towing.

Clearance to taxi to the runway-holding position shall be requested by the flight crew reporting TWY number, in case the flight crew is ready to take off not from the RWY beginning.

In case of necessity of long RWY occupation (more than 1 minute), before occupation flight crew shall inform ATS unit of time, required for take-off preparation. If more than 1 minute passed after issuance of take-off clearance, flight crew must request a new clearance for take-off.

**Basic operating mode of AD**

Departure from RWY 24 and Arrival on RWY 02 is preferential mode which, if possible, is used to the maximum.

RNAV SID and RNAV STAR are basic procedures at the aerodrome:

- RWY 24 SID – with “Delta” designator;
- RWY 02 STAR – with “Kilo” designator;
- RWY 20 SID – with “Charlie” designator;
- RWY 06 STAR – with “Lima” designator.

When departing to GUBOR, SID via IRGID is recommended for use due to opposite traffic via BINOL.

When departing via LAMET, use airways and requirements for minimum crossing altitude for the following points:

- A 277 – LAMET/FL060;
- G 352 – LAMET/FL060;

- G 487 – LAMET/FL220;
- R 230 – LAMET/FL280.

При вылете через TABAN использовать воздушные трассы и требования по минимальной высоте при пролете точки: N 166 – TABAN/FL060, B 147 – TABAN/FL210.

В зоне ответственности «Сочи-Круг» (аэродромное диспетчерское обслуживание) установлен минимальный интервал горизонтального эшелонирования 5 км. Интервал 10 км применяется в следующих случаях:

- воздушное судно следует за воздушным судном массой 136000 кг и более;
- воздушное судно пересекает след воздушного судна массой 136000 кг и более;
- воздушное судно, следующее позади воздушного судна массой 136000 кг и более, использует одну и ту же взлетно-посадочную полосу.

После полной готовности ВС к отправлению экипаж ВС запрашивает разрешение на запуск двигателей и руление (буксировку) у «Сочи-Руление», указывая при этом номер MC, индекс информации АТИС, информацию SIGMET, при готовности к взлёту не от начала ВПП - точку ожидания (РД), и включает приёмоответчик ВС.

Запуск двигателей экипаж ВС может выполнять в процессе буксировки ВС, если эта процедура предусмотрена РЛЭ ВС и согласована с техническим составом буксировочной бригады.

**Примечание:**

Полностью готовое к вылету ВС означает, что пройдены все предполетные процедуры, (включая пограничный и таможенный контроль при выполнении международного полета), все пассажиры находятся на борту ВС, входные и грузовые люки закрыты, трап убран (телескопический трап отсоединен и находится в убранном состоянии), буксировочное водило подсоединено (при необходимости буксировки), наземный персонал находится в готовности к буксировке (рулению) и установил связь с экипажем ВС.

Диспетчер «Сочи-Руление» выдает разрешение на начало движения ВС к предварительному старту с указанием маршрута и условий руления.

Прогрев двигателей разрешается производить на РД М или ВПП с разрешения диспетчера «Сочи-Руление» или «Сочи-Старт» соответственно.

**Выполнение полетов с использованием давления QNH**

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляется в футах по давлению QNH. При необходимости может быть назначена любая высота не ниже безопасной кратная 100 фт.

В сводке АТИС передается значение давления QNH аэродрома в ГПа. Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, при полете на высотах ниже эшелона перехода, должны располагать данными, содержащимися в таблицах перевода. Давление QFE выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС.

При полетах по ПВП ниже нижнего безопасного эшелона полеты ВС выполняются по давлению QNH на абсолютных высотах кратных 1000 футам. При необходимости может быть назначена любая высота не ниже безопасной кратная 100 футам.

При полетах ниже нижнего безопасного эшелона производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района на давление QNH аэродрома при входе в диспетчерскую зону аэродрома (радиус - 20 км от КТА), а перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH аэродрома на давление QNH района производится при выходе за пределы диспетчерской зоны аэродрома.

- G 487 – LAMET/FL220;
- R 230 – LAMET/FL280.

When departing via TABAN, use airways and requirements for minimum crossing height for the following points: N 166 – TABAN/FL060, B 147 – TABAN/FL210.

Within "Sochi-Radar" responsibility area (aerodrome control service), 5 km minimum interval of horizontal separation is established, 10 km minimum interval of horizontal separation is established as follows:

- ACFT proceeds after ACFT, which mass is 136000 KG and more;
- ACFT passes the wake of ACFT, which mass is 136000 KG and more;
- ACFT, succeeding ACFT, which mass is 136000 KG and more, uses the same RWY.

When ACFT is completely ready for departure, flight crew shall request clearance for engine start-up and taxiing (towing) from "Sochi-Ground", reporting stand number, code letter of ATIS information, SIGMET information, when ready to take off not from the RWY beginning – runway-holding position (TWY), and turn ACFT transponder on.

Flight crew may start engines during ACFT towing, if this procedure is indicated by the Aeroplane Flight Manual and approved by the technical personnel of the tow team.

**Note:**

Aircraft completely ready for departure means, that all pre-flight procedures are completed (including border and customs control when executing international flight), all passengers are on board, entrance and cargo doors are closed, stairs removed (aerobridge is disconnected and is in a retracted position), tow bar is connected (when towing is required), ground personnel is ready for towing (taxiing) and has established radio communication with flight crew.

"Sochi-Ground" controller issues clearance for ACFT to start movement towards runway-holding position, assigning taxi route and taxi instructions.

Engine warm-up is cleared to execute on TWY M or RWY by clearance of "Sochi-Ground" controller or "Sochi-Start" controller respectively.

**Flight operations using QNH pressure**

ATS unit assigns and flight crew shall maintain altitudes below the transition level in feet based upon QNH pressure. If necessary, any altitude, not below safe altitude, divisible by 100 feet may be assigned.

The value of aerodrome QNH pressure in hPa is transmitted in ATIS broadcast. Flight crew of ACFT, not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure, must have information, contained in conversion tables, to execute flights at altitudes below transition level. QFE pressure is issued by the ATS unit upon request of flight crew only.

When executing VFR flights below the lower safe flight level, ACFT shall execute flights at altitudes based upon QNH pressure, divisible by 1000 feet. If necessary, any altitude, not below safe altitude, divisible by 100 feet may be assigned.

When executing flights below the lower safe flight level, pressure scale of barometric altimeter shall be changed from area QNH to aerodrome QNH during entry to CTR (radius of 20 km from ARP), pressure scale of barometric altimeter shall be changed from aerodrome QNH to area QNH during exit from CTR.

**Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)**

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) применяются при видимости на ВПП менее 550 м в целях предотвращения столкновений ВС и вводятся РП с уведомлением оператора (уполномоченного представителя оператора) аэродрома и экипажей ВС.

Аэродром Сочи не допущен к выполнению точных заходов на посадку по минимуму II, III категории.

Аэродром Сочи допущен к выполнению взлётов с ВПП 24 и ВПП 20 при видимости 300 м – днём, и при видимости 400 м – ночью.

В период действия LVP контроль за движением ВС на площади маневрирования осуществляется:

- с использованием комплекса средств автоматизации наблюдения и контроля аэродромного движения (КАС НАКАД) «Вега»;

- путём выдачи диспетчерских указаний;

- по докладам экипажа ВС;

- по докладам дежурного по сопровождению наземной службы.

В период действия LVP ЗАПРЕЩАЕТСЯ наличие более одного ВС на ВПП, используемой для выполнения взлёта.

Процедуры в условиях ограниченной видимости отменяются руководителем полётов при видимости на ВПП 550 м и более.

**Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)**

Процедуры LVP применяются в целях:

- предотвращения столкновений ВС в условиях ограниченной видимости;

- защиты критических зон курсового и глиссадного маяков ILS.

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

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

Руление ВС выполняется под руководством диспетчера «Сочи-Руление» только за машиной сопровождения, оборудованной двухсторонней радиосвязью «земля-воздух» и «земля-земля», проблесковыми маяками и табло «Follow me», строго по осевой линии независимо от места стоянки ВС до линии маркировки предварительного старта (места ожидания ВС перед ВПП) при включённом светосигнальном оборудовании РД и ВПП.

Экипаж ВС сообщает диспетчеру «Сочи-Руление» о наличии машины сопровождения перед ВС.

При обнаружении на маршруте руления препятствий экипаж ВС обязан принять меры по предупреждению столкновения и доложить органу ОВД

Скорость движения ВС определяется экипажем ВС в зависимости от состояния поверхности перрона и РД, условий видимости и наличия препятствий.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчеров «Сочи-Руление» и «Сочи-Старт» в зонах их ответственности.

**Отправление**

Экипажам ВС запрашивать разрешение на запуск двигателей по готовности к запуску, указывая номер МС. После получения разрешения у диспетчера «Сочи-Руление» на буксировку или руление с МС выполнять незамедлительно.

**Low visibility procedures**

Low visibility procedures (LVP) are applied when RVR is less than 550 m to prevent collision of ACFT and are implemented by the Flight Control Officer, informing aerodrome operator (authorized representative of operator) and flight crews.

Sochi AD is not approved for category II, III precision approach operations.

Sochi AD is approved for take-off from RWY 24 and RWY 20, when visibility is 300 m in the day-time and 400 m at night.

When LVP are in force, control over ACFT movement on the manoeuvring area shall be executed as follows:

- using A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) "Vega";

- via instructions issued by controller;

- via reports of the flight crew;

- via reports of the duty specialist of the «Follow-me» service.

When LVP are in force, presence of more than one ACFT on the RWY used for take-off is PROHIBITED.

LVP are cancelled by the Flight Control Officer when RVR is 550 m or above.

**Procedures for low visibility operations**

LVP are applied:

- to prevent ACFT collision in conditions of low visibility;

- to protect critical areas of ILS localizer and ILS glide path localizer.

ATS unit, directing ACFT movement at the aerodrome, informs flight crews on position of ACFT, relative to each other, including those which move along the same route.

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

ACFT taxiing shall be executed under the direction of "Sochi-Ground" controller only after "Follow-me" vehicle, equipped with "ground-to-air" and "ground-to-ground" two-way radio communication, flashing lights and "Follow me" display, strictly along the centre line regardless of ACFT parking area to the marking line of runway-holding position, when TWY and RWY lighting equipment is turned on.

Flight crew shall report presence of the "Follow-me" vehicle in front of the ACFT to "Sochi-Ground" controller.

If obstacles are detected on taxi-route, flight crew must take measures to avoid collision and report it to ATS unit.

Taxiing speed shall be chosen by the flight crew depending on condition of apron and TWY surface, visibility conditions and presence of obstacles.

Responsibility for assignment of taxi routes on the manoeuvring area is placed on "Sochi-Ground" and "Sochi-Start" controllers within the areas of their responsibilities.

**Departure**

Flight crews shall request start-up clearance when ready for start-up, reporting ACFT stand number. After obtaining tow or taxi clearance from "Sochi-Ground" controller, ACFT must vacate the stand immediately.

Экипажу ВС во время руления по площади перрона и по площади маневрирования следует постоянно контролировать местоположение ВС, особенно в местах пересечения РД, для уверенности в безопасности руления. В случае затруднения или сомнения в выполнении безопасного руления, необходимо прекратить руление с докладом об этом диспетчеру «Сочи-Руление».

Перед маркировкой предварительного старта (места ожидания ВС перед ВПП, критической зоны ILS) происходит передача обслуживания воздушного движения ВС от диспетчера «Сочи-Руление» диспетчеру «Сочи-Старт».

В период действия LVP ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- пересечение линии предварительного старта (места ожидания ВС перед ВПП, критической зоны ILS), обозначенной установленной дневной маркировкой без разрешения диспетчера «Сочи-Старт»;
- выполнение взлета не от начала ВПП;
- выполнение взлета без остановки на исполнительном старте.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчеров «Сочи-Руление» и «Сочи-Старт» по ожиданию вблизи ВПП.

После получения диспетчерского разрешения на занятие исполнительного старта экипаж ВС должен начать руление.

#### **Прибытие**

В период действия LVP — посадка ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

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

Орган ОВД обеспечивает включение/выключение сообщения о действии процедуры LVP в АТИС. LVP вводится фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*». LVP объявляются РП с уведомлением об этом оператора (уполномоченного представителя оператора) аэродрома и экипажей ВС.

**Метеорологические условия, в которых могут применяться процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)**

Введение в действие процедур LVP: значения RVR менее 550 м хотя бы в одной точке измерения видимости (из шести) на обеих ВПП.

Прекращение действий процедур LVP: значение RVR 550 м и более во всех точках измерения видимости на обеих ВПП.

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

На РД А, В, С, D, E, F, G, H, K, L, N, P, Q нанесена маркировка критической зоны ILS (PMC), маркировка предварительного старта (места ожидания ВС перед ВПП). Линия маркировки предварительных стартов (места ожидания ВС перед ВПП) РД А, В, С, D, E, F, G, H, K, L, N, P, Q совпадают с маркировкой критических зон ILS. ВПП 06/24 оборудована огнями защиты ВПП (огни предупреждающей линии желтого цвета).

#### **Процедуры полетов по ППП**

Особенностью выполнения полетов в районе аэродрома является близкое расположение запретных зон URP105, URP106, близость государственной границы, горный сектор с превышением более 3000 м AMSL.

Все SID, STAR и схемы захода на посадку аэродрома Сочи основаны на зональной навигации по спецификации RNAV 1 с использованием GNSS.

When taxiing along the apron and manoeuvring area flight crew must constantly check ACFT position, especially at TWY intersections, to make sure that taxiing is executed in conditions of complete safety. In case of safety related difficulties or doubts, it is required to stop taxiing and report to “Sochi-Ground” controller.

Transfer of control from “Sochi-Ground” controller to “Sochi-Start” controller shall be carried out at the runway-holding position (ILS critical area) marking.

When LVP are in force, the following is PROHIBITED:

- to cross the runway-holding position limit (ILS critical area) displayed by the established day marking without clearance of “Sochi-Start” controller;
- to take off not from the RWY beginning;
- to take off without stop at the line-up position.

Flight crew should read back all instructions of “Sochi-Ground” and “Sochi-Start” controllers, when holding at the RWY.

After obtaining line-up clearance, flight crew shall start taxiing.

#### **Arrival**

When LVP are in force – landing is PROHIBITED.

**RWY and appropriate equipment approved to support low visibility procedures**

ATS unit ensures that information on LVP validity is included in/excluded from ATIS broadcast. LVP are implemented using the phrase: “*Low visibility procedures in progress, check your minimum*”. LVP are implemented by the Flight Control Officer reporting it to AD operator (operator’s representative) and flight crews.

#### **Weather conditions for LVP application**

LVP are implemented when RVR is below 550 m at least at one of six observation points on both RWY.

LVP are cancelled when RVR is 550 m or above at all observation points on both RWY.

#### **Description of ground marking signs/lighting for use in accordance with LVP**

ILS critical area marking and runway-holding position marking are displayed on TWY A, B, C, D, E, F, G, H, K, L, N, P, Q. Runway-holding position marking on TWY A, B, C, D, E, F, G, H, K, L, N, P, Q coincides with ILS critical area marking. RWY 06/24 is equipped with RWY guard lights (yellow clearance bars).

#### **Procedures for IFR flights**

Flight operations in the terminal area of the AD are conditioned by close location of prohibited areas URP105, URP106, close proximity of the state border and mountainous area with elevation above 3000 m AMSL.

All SID, STAR and approach procedures of Sochi AD are based on RNAV 1 specification using GNSS.

ВС, выполняющие полет в диспетчерском районе Сочи, осуществляют полет по маршрутам зональной навигации, установленным маршрутам полета, SID и STAR с применением процедуры «Прямо на», а также по траекториям, задаваемым органом ОВД методом векторения.

Перед запросом на запуск двигателей, буксировку экипаж ВС должен доложить номер МС, индекс прослушанной информации АТИС и получить условия выхода, код приемоответчика ВОРЛ.

#### **Отправление**

Полет воздушного судна выполняется в соответствии с планом полета, который подается пользователем воздушного пространства или его представителем в соответствующий орган ОВД в установленные сроки и адреса (смотри раздел ENR 1.10).

Диспетчерское разрешение на буксировку, запуск и руление выдается экипажу на основании полученного разрешения на использование воздушного пространства (PLN) и на основании запроса командира ВС.

По решению руководителя полетов аэродрома может быть организована работа пункта обслуживания вылета с позывным «Сочи-Деливери» на английском и русском языках, о чем сообщается в информации АТИС.

При отсутствии в сообщениях АТИС информации о работе «Сочи-Деливери» запрос диспетчерского разрешения производится у «Сочи-Руление».

Экипажи вылетающих ВС за 10 минут до расчетного времени запуска двигателей при условии полной готовности ВС к вылету, должны установить связь с диспетчером «Сочи-Деливери» («Сочи-Руление»), но не ранее чем за 30 минут до планового времени вылета.

Запрос должен содержать позывной ВС, номер МС, аэропорт назначения, информацию АТИС, готовность к запуску двигателей, необходимость противобледнительной обработки.

#### **Разрешение на вылет включает:**

- диспетчерское разрешение (ATC Clearance);
- ВПП для взлета (при отсутствии вещания АТИС);
- SID и первоначально разрешенная высота;
- частота органа ОВД (для установления связи после взлёта)
- код опознавания ВОРЛ (Squawk);
- в случае изменения заявленного во FPL маршрута, дополнительно сообщается новый транзитный маршрут или точки маршрута до выхода на трассу.

Время действия разрешения на вылет 30 минут от запланированного времени уборки колодок.

Если по причинам, связанным с ОВД, ожидается задержка отправления более 30 минут от предусмотренного планом полёта времени отправления, то диспетчер ОВД должен сообщить пилоту расчетное время отправления (в этом случае пилот согласовывает с диспетчером время запуска двигателей).

После полной готовности ВС к вылету по указанию «Сочи-Деливери» экипаж ВС переходит на связь с «Сочи-Руление» для получения разрешения на запуск двигателей и руление (буксировку), указывая при этом номер МС, и сообщает о прослушивании информации АТИС.

Разрешение на буксировку и запуск двигателей запрашивается экипажем на рабочей частоте «Сочи-Руление» с указанием позывного и местоположения ВС.

Разрешение на руление к предварительному старту, а также условия руления выдаются диспетчером ОВД по запросу.

#### **Взлет**

Взлет не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

ACFT operating flights in Sochi CTA shall proceed along area navigation routes, established flight routes, SID and STAR applying "Direct to" procedure and via tracks assigned by ATS unit by vectoring.

Before requesting engines start-up, tow clearance, flight crew must report stand number, latest ATIS broadcast code letter and obtain departure instructions, SSR transponder code.

#### **Departure**

ACFT flight shall be operated in accordance with the flight plan, submitted by the user of the airspace or its representative to the appropriate ATS unit within the established time limits and to the addresses of FPL submission (see ENR 1.10).

Clearance for towing, engines start-up and taxiing is issued to the flight crew based on permission to use the airspace and upon request of the pilot-in-command.

Operation of Departure Service, call sign "Sochi-Delivery", communication in English and Russian, may be organized by the decision of the Flight Control Officer, notification provided via ATIS.

When there is no information about "Sochi-Delivery" operation in ATIS messages, clearance shall be requested from "Sochi-Ground" controller.

Flight crews of departing ACFT must establish contact with "Sochi-Delivery" ("Sochi-Ground") controller 10 minutes before estimated engines start-up time, when ACFT is completely ready for departure, but not earlier than 30 minutes before the planned departure time.

The request must include ACFT call sign, stand number, destination aerodrome, ATIS information, confirmation of readiness for engines start-up, information concerning necessity of de-icing treatment.

#### **Departure clearance includes:**

- ATC clearance;
- runway for take-off (when ATIS is not AVBL);
- SID designator and initial climb altitude;
- ATS unit frequency (to establish radio contact after take-off);
- SSR code (SQUAWK);
- in case of change of the route indicated in the flight plan - a new transit route or waypoints till joining the airway.

Departure clearance is valid within 30 minutes after EOBT.

If a departure delay for more than 30 minutes from the departure time indicated in the FPL is expected due to ATS reasons, ATS unit controller shall advise the estimated time of departure to the pilot-in-command (in this case, pilot shall coordinate engines start-up time with the controller).

When ACFT is completely ready for take-off, flight crew shall change over to frequency of "Sochi-Ground" controller, by the instruction of "Sochi-Delivery" controller, to obtain clearance for engines start-up and taxiing (towing), reporting stand number and ATIS information code letter.

Clearance for towing and engines start-up shall be requested by the flight crew on "Sochi-Ground" operating frequency, indicating ACFT call sign and position.

ATS unit controller issues clearance for taxiing to the runway-holding position and taxi instructions upon request of the flight crew.

#### **Take-off**

Take-off not from the RWY beginning shall be carried out upon request of the flight crew or at the initiative of the appropriate 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 RNAV) с применением процедуры «Прямо на»;
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля – по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

Если от органа ОВД не получено иных указаний, ВС набирает высоту согласно указанной на схеме SID, после взлета выходит на связь с диспетчером ДПК (позывной «Сочи-Круг»). При выходе на связь после взлета экипаж обязан доложить о выполнении взлета, назначенном стандартном маршруте вылета по приборам (SID) и занимаемом эшелоне (высоте).

При установлении связи с диспетчером ДПП в режиме набора высоты экипаж ВС обязан доложить текущий и занимаемый эшелон (высоту).

SID RNAV применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, с экипажами, имеющими соответствующее утверждение. Если экипаж не располагает данными о параметрах SID RNAV или его выдерживание не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом органу ОВД и запросить условия выхода на маршрут ОВД или векторение.

#### **Прибытие**

Снижение и подход к аэродрому осуществляются:

- по маршрутам STAR RNAV и схемам захода на посадку с применением процедуры «Прямо на»;
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля – по траекториям, задаваемым органом ОВД методом векторения;
- STAR RNAV применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах STAR RNAV и/или схемы захода на посадку или выдерживание STAR RNAV и/или схемы захода на посадку не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом органу ОВД и запросить векторение для прибытия и/или захода на посадку.

В целях ускорения и упорядочения потока ВС, обеспечения установленных интервалов эшелонирования и оказания навигационной помощи экипажам орган ОВД может применять векторение, а также задавать режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного ВС пределах.

При установлении связи экипаж ВС должен доложить место, эшелон полета, индекс прослушанного сообщения АТИС и получить от органа ОВД стандартный маршрут прибытия зональной навигации STAR RNAV (условия подхода к аэродрому).

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

#### **Примечание:**

Ограничения по высоте и скорости могут быть отменены. Спрямоление линии пути STAR выполняется только после получения от органа ОВД указания следовать прямо на указанную точку.

#### **Заход на посадку по ППП**

Основным типом захода на посадку по приборам является заход по ILS. Информацию о возможности захода по ILS экипаж ВС получает из сообщения АТИС. При намерении выполнить заход, отличный от ILS, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру ДПП.

Take-off and initial climb shall be executed:

- via RNAV SID applying “Direct to” procedure;
- via tracks assigned by ATS unit using radar vectoring when continuous radar control is AVBL.

Unless otherwise instructed by ATS unit, ACFT shall climb in compliance with the assigned SID and after take-off establish radio contact with TWR controller (call sign “Sochi-Radar”). Having established radio contact after take-off, flight crew must report take-off execution, assigned SID and FL (altitude) to be reached.

Having established radio contact with APP controller in climb, the flight crew must report present FL and FL (altitude) to be reached.

RNAV SID is available for ACFT with certified equipment operated by flight crews having appropriate approval. If flight crew has no information on RNAV SID parameters or if unable to maintain the assigned RNAV SID, flight crew must report it to ATS unit and request instructions to join ATS route or vectoring.

#### **Arrival**

Descent and arrival shall be executed:

- via RNAV STAR and approach procedures, applying “Direct to” procedure;
- via tracks assigned by ATS unit using radar vectoring when continuous radar control is AVBL.

RNAV STAR is available for ACFT with certified equipment operated by flight crews having appropriate approval.

If flight crew has no information on RNAV STAR and/or approach procedure parameters or if unable to maintain the assigned RNAV STAR and/or approach procedure, flight crew must report it to ATS unit and request vectoring for arrival and/or approach.

In order to expedite and manage traffic flow, provide the established separation intervals between ACFT and provide navigation assistance to flight crews, ATS unit can apply vectoring and assign forward and vertical speeds within the limits defined for the specified ACFT type.

Having established radio contact with ATS unit, the flight crew must report ACFT position, flight level, ATIS information code letter and obtain RNAV STAR designator (instructions for arrival to the AD).

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

#### **Note:**

Altitude and speed restrictions can be cancelled. Direct routing on STAR track shall be carried out only after obtaining the instruction from ATS unit to proceed directly to the assigned point.

#### **IFR approach**

The basic type of instrument approach is ILS approach. Flight crew shall obtain information on ILS approach availability via ATIS. If intended to execute an approach other than ILS approach, flight crew must report it to APP controller.

Экипаж ВС должен быть готов в любой момент времени по указанию органа ОВД следовать прямо на заданную точку схемы захода на посадку.

При навигации ВС по своим средствам разрешение на заход будет выдано при нахождении ВС на начальном этапе захода (при подходе к IF). После получения разрешения на заход экипаж ВС выполняет снижение с соблюдением профиля опубликованной процедуры захода на посадку.

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

На конечном этапе захода на посадку экипаж ВС выдерживает приборную скорость не менее 300 км/ч (160 узлов) до удаления 8 км от порога ВПП посадки.

#### **Процедура выполнения аварийной посадки**

В случае аварийной ситуации на борту ВС, требующей немедленной посадки, экипаж ВС сообщает об этом органу ОВД и выполняет его указания.

#### **Визуальный заход на посадку**

На аэродроме возможно выполнение визуального захода на посадку на ВПП 06 и ВПП 02.

Визуальный заход на посадку (ВЗП) производится:

- по запросу КВС;
- по инициативе органа ОВД (например, в случае, если заход/продолжение захода на посадку по приборам невозможно по техническим причинам).

Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку воздушному судну, выполняющему полет по ППП, при условии:

- экипаж имеет возможность поддерживать визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами;
- сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку воздушного судна, получившего такое разрешение, или
- экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку.

Орган ОВД может начать векторение ВС для выполнения визуального захода на посадку при условии, что сообщаемая высота нижней границы облачности выше установленной минимальной высоты векторения и метеорологические условия позволяют полагать, что визуальный заход на посадку и посадка могут быть выполнены. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается только после получения доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами, после чего векторение прекращается.

Между воздушным судном, получившим разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими ВС обеспечивается эшелонирование.

Эшелонирование следующих друг за другом ВС обеспечивается диспетчером до того момента, когда пилот следующего позади ВС докладывает о том, что он видит находящееся впереди ВС. Затем пилоту ВС дается указание продолжать заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди ВС.

Если оба ВС относятся к категории тяжелых с учетом турбулентности в спутном следе или находящееся впереди ВС относится к категории более тяжелого с учетом турбулентности в спутном следе, чем следующее за ним ВС, диспетчер выдает

Flight crew must be ready to proceed directly to the assigned waypoint by the instruction of the ATS unit at any moment of time.

If ACFT uses own navigation, approach clearance is issued when ACFT is on the initial approach segment (approaching IF). After obtaining approach clearance, flight crew shall descend maintaining the profile of the published approach procedure.

During vectoring, approach clearance is issued together with the last assigned track, in this case the flight crew shall maintain altitude cleared by ATS unit until intercepting the glide path.

On the final approach segment, flight crew shall maintain IAS not less than 300 km/h (160 knots) up to a distance of 8 km from landing RWY THR.

#### **Emergency landing procedure**

In case of emergency situation on board, requiring immediate landing, the flight crew shall report it to ATS unit and follow its instructions.

#### **Visual approach**

RWY 06 and RWY 02 are AVBL for visual approach operations.

Visual approach shall be executed:

- upon request of the pilot-in-command;
- at the initiative of ATS unit (when it is not possible to execute/continue instrument approach due to technical reasons).

ATS unit issues clearance to execute visual approach to the flight crew of ACFT, operating IFR flight, under the following conditions:

- flight crew is able to maintain visual contact with RWY or its references;
- reported ceiling conforms to or exceeds the altitude at which the initial approach segment begins for the ACFT, that obtained such a clearance, or
- flight crew reports that meteorological conditions allow to execute visual approach and landing.

ATS unit can commence vectoring of ACFT for execution of visual approach, provided that the reported ceiling is above the established minimum vectoring altitude and meteorological conditions allow to suppose that visual approach and landing can be executed. Clearance to execute visual approach is issued only after the flight crew reports establishing visual contact with RWY and/or its references, after that vectoring is terminated.

Separation shall be provided between ACFT that obtained clearance to execute visual approach and other arriving and departing ACFT.

For successive visual approaches, separation between ACFT shall be maintained by the controller until the pilot of a succeeding ACFT reports having the preceding ACFT in sight. The pilot shall then be instructed to continue approach and maintain own separation between the preceding ACFT.

When both ACFT are of a heavy wake turbulence category, or the preceding ACFT is of a heavier wake turbulence category than the succeeding ACFT, the controller shall issue a caution of possible wake turbulence.

предупреждение о возможной турбулентности в спутном следе. Командир соответствующего ВС несет ответственность за обеспечение приемлемого интервала эшелонирования относительно предшествующего ВС, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в спутном следе. Если считается необходимым увеличить интервал эшелонирования, экипаж ВС соответственно информирует об этом орган ОВД, а также о своих требованиях.

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 (или) 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 и безопасный пролет препятствий возлагается на экипаж ВС.

#### **Особенности при заходе на посадку по СНС**

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

#### **Уход на второй круг по ППП**

Для обеспечения повторного захода на посадку может применяться радиолокационное векторение.

При уходе на второй круг в процессе выполнения ВЗП (до выхода ВС на предпосадочную прямую) ВС выполняет разворот в сторону ВПП посадки, затем следует по опубликованной схеме ухода на второй круг.

##### **Примечание:**

При заходе на посадку на ВПП 06 процедуру ухода на второй круг до MAPt выполнять только после разрешения диспетчера «Сочи-Старт» – в целях соблюдения безопасного эшелонирования с вылетающими ВС.

При уходе на второй круг по решению КВС экипаж ВС обязан немедленно доложить об этом диспетчеру «Со чи-Старт». Переход на радиосвязь с диспетчером «Сочи-Круг» выполняется по указанию диспетчера «Сочи-Старт».

#### **Внеочередной заход на посадку**

Выполняется по установленной схеме захода на посадку или траектории, задаваемой органом ОВД методом векторения.

#### **Процедуры сокращения времени нахождения воздушных судов на ВПП при полете**

Экипажу ВС следует:

- во время предпосадочной подготовки определить выходную РД, обеспечивающую минимальное время нахождения ВС на ВПП с учетом фактических условий посадки;
- планировать освобождение ВПП по РД, указанной органом ОВД (при получении соответствующего указания);
- освобождать ВПП как можно быстрее, соблюдая при этом эксплуатационные стандарты и правила безопасности;
- после приземления, когда очевидно, что невозможно освободить ВПП по запланированной РД, продолжать движение до следующей РД на максимальной скорости, установленной РЛЭ для руления по ВПП.

The pilot-in-command of the ACFT concerned shall be responsible for ensuring that the separation interval between a preceding ACFT of a heavier wake turbulence category is acceptable. If deemed necessary to increase separation interval, the flight crew shall inform the ATS unit accordingly, stating their requirements.

When executing visual approach, flight crew must maintain continuous visual contact with the runway and (or) its references. In case visual contact with RWY and (or) its references is lost, flight crew shall carry out missed approach under IFR and immediately inform ATS unit about it.

When executing visual approach, flight crew bears full responsibility for maintaining safe flight altitudes and safe overflying of obstacles.

#### **GNSS approach procedure**

When executing GLS, RNP approach, flight crew must report alternative approach procedure to “Sochi-Start” controller. When ACFT execute approach procedures, ATS unit controls GNSS performance using GBAS equipment. If unable to provide approach procedure, ATS unit informs flight crew and advises to use the alternative approach procedure.

#### **Missed approach under IFR**

Radar vectoring may be applied to provide execution of missed approach.

In case of a missed approach over the course of a visual approach (before establishing on final) ACFT shall turn onto the heading of the RWY of landing and proceed in accordance with the published missed approach procedure.

##### **Note:**

In case of approach to RWY 06, missed approach procedure up to MAPt shall be executed by clearance of “Sochi-Start” controller only, in order to provide safe separation intervals between the departing ACFT.

In case missed approach is executed by decision of pilot-in-command, the flight crew must immediately report it to “Sochi-Start” controller. Flight crew shall change over to radio communication with “Sochi-Radar” controller by the instruction of “Sochi-Start” controller.

#### **Priority approach procedure**

Priority approach shall be carried out in accordance with the established approach procedure or along tracks assigned by ATS unit by vectoring.

#### **Minimum Runway Occupancy Time for arriving ACFT**

The flight crew shall:

- when preparing for landing, determine exit TWY for RWY vacated that will enable to minimize time of ACFT presence on the RWY considering actual landing conditions;
- plan RWY vacated via TWY assigned by the ATS unit (if appropriate instruction was obtained);
- vacate the RWY as quickly as possible, observing operational standards and safety measures;
- after landing, having realized that it is not possible to vacate the RWY via the assigned TWY, flight crew shall proceed to the next TWY at the maximum taxi speed established for RWY specified in the Aeroplane Flight Manual.

**Процедуры при сокращенных минимумах эшелонирования на ВПП**

Не применяются.

**Процедуры наблюдения ОВД**

Системы наблюдения ОВД, такие как первичный обзорный радиолокатор, вторичный обзорный радиолокатор, применяются при обслуживании воздушного движения самостоятельно либо в сочетании, в том числе для обеспечения эшелонирования воздушных судов.

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 проинформировать об этом экипаж воздушного судна.

**Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора**

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

- 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;

- 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;

- путем передачи опознавания;

- 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.

**Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора**

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

**Procedures related to application of the reduced runway separation minima**

Not applicable.

**ATS surveillance procedures**

ATS surveillance systems, such as primary surveillance radar (PSR), secondary surveillance radar (SSR) are applied either alone or in combination for air traffic services, including the provision of separation between ACFT.

Before providing an ATS surveillance service to an ACFT, identification shall be established and the flight crew informed by ATS unit. Thereafter, identification shall be maintained until termination of the ATS surveillance service.

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

**Radar control and ATS using primary surveillance radar**

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

- by correlating a particular radar position indication with an ACFT reporting its position over, or as bearing and distance from, a point shown on the situation display, and by ascertaining that the track of the particular radar position is consistent with the ACFT path or reported heading;

- by correlating an observed radar position indication with an ACFT which is known to have just departed, provided that the identification is established within 2 km from the end of the runway used. Particular care should be taken to avoid confusion with ACFT holding over or overflying the aerodrome, or with ACFT departing from or making a missed approach over adjacent runways;

- by transfer of identification;

- by ascertaining the ACFT heading, if circumstances require, and following a period of track observation;

- by instructing the flight crew to execute one or more changes of heading of 30 degrees or more and correlating the movements of one particular radar position indication with the ACFT acknowledged execution of the instructions given or correlating the movements of a particular radar position indication with manoeuvres currently executed by an ACFT having so reported.

When using these methods, the ATS unit shall verify that the movements of not more than one radar position indication correspond with those of the ACFT.

**Radar control and ATS using secondary surveillance radar**

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

- распознаванием позывного воздушного судна или дискретного кода вторичного обзорного радиолокатора, включая режим «S» в формуляре сопровождения;
- передачей опознавания воздушного судна;
- контролем за выполнением указания об установлении конкретного кода вторичного обзорного радиолокатора;
- контролем за выполнением 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.

#### **Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерского района Сочи**

Вход в диспетчерский район ВС, не оборудованных приемоответчиками, может быть ограничен.

По согласованию с диспетчером ДПП или ДПК, разрешается вход в диспетчерский район ВС государственной авиации, не оборудованных приемоответчиками. При этом время входа в диспетчерский район, маршрут и высоту полета ВС государственной авиации, не оборудованных приемоответчиком, назначает диспетчер ДПП или ДПК в зависимости от воздушной обстановки в диспетчерском районе.

Радиолокационное наведение применяется для обеспечения установленных интервалов эшелонирования между ВС, ускорения потока ВС, установления очередности захода на посадку и сокращения времени нахождения ВС в диспетчерском районе.

Векторение в диспетчерском районе разрешается на высотах не ниже минимальных безопасных абсолютных (радиолокационных) высот, опубликованных на обзорной карте минимальных абсолютных высот (SMAA).

В целях регулирования интервалов между ВС диспетчеру органа ОВД разрешается задавать режим поступательных и/или вертикальных скоростей в допустимых РЛЭ пределах для данного ВС.

Транзитные полеты ВС в границах ВП ОВД выполняются по воздушным трассам (маршрутам ОВД), а также траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

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

Не применяются.

#### **Отказ (потеря) радиосвязи**

При отказе (потере) радиосвязи экипаж ВС обязан:

- включить сигнал «Бедствие» и на приемоответчике установить код 7600;
- принять меры к восстановлению радиосвязи, используя аварийную частоту 121.500 МГц, резервную частоту 129.000 МГц, ВЧ-канал 5592 кГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- прослушивать на частоте ОПРС АД (365 кГц) информацию и указания диспетчера;
- при необходимости использовать мобильную связь (руководитель полетов АДЦ: + 7 (918) 605-16-11, + 7 (862) 241-98-20;
- заход на посадку производить в соответствии с процедурами, установленными для случая потери радиосвязи;
- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме Сочи – уйти на запасной аэродром.

#### **Отказ (потеря) радиосвязи после взлёта и/или в наборе эшелона (высоты)**

При отказе радиосвязи после взлета (если радиосвязь с «Сочи-Круг» («Сочи-Подход») не установлена), экипаж ВС обязан:

- by identification of the ACFT call sign or SSR discrete code of a Mode S-equipped ACFT;
- by transfer of ACFT identification;
- by monitoring of compliance with an instruction to set a specific SSR code;

- by monitoring of compliance with an instruction to squawk IDENT.

ATS unit shall make check at the earliest opportunity 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.

#### **ATS surveillance procedures within Sochi CTA**

Entry of ACFT not equipped with transponders into CTA may be restricted.

Entry of state aviation ACFT not equipped with transponders into CTA may be permitted after coordination with “Sochi-Approach” or “Sochi-Radar” controller. In this case, time of entry into CTA, route and flight altitude for state aviation ACFT not equipped with transponders are assigned by “Sochi-Approach” or “Sochi-Radar” controller depending on air situation in CTA.

Radar vectoring is applied to provide the established separation intervals between ACFT, expedite air traffic flow, provide approach sequence and minimize ACFT flight time in CTA.

Vectoring in CTA is permitted at altitudes not below the minimum safe flight altitudes in accordance with ATC Surveillance Minimum Altitude Chart (Surveillance Minimum Altitude Area).

To coordinate intervals between ACFT, ATS unit controller can assign forward and vertical speeds within the limits indicated in the Aeroplane Flight Manual for the specified ACFT type

ACFT transit flights within ATS airspace shall be carried out along airways (ATS routes) and along the tracks assigned by ATS unit by radar vectoring.

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

Not applicable.

#### **Communication failure**

In the event of radio communication failure flight crew must:

- switch on distress signal (“MAYDAY”) and set SSR transponder to code 7600;
- take measures to re-establish radio communication using emergency FREQ 121.500 MHz, reserve FREQ 129.000 MHz, HF-channel 5592 kHz, radio communication with other ACFT and ATS units;
- maintain a listening watch on NDB AD frequency (365 kHz) for information and ATS unit instructions;
- use mobile communication, if required (Flight Control Officer of Aerodrome Control Centre: + 7 (918) 605-16-11, +7 (862) 241-98-20;
- execute approach as prescribed by the established radio communication failure procedures;

- proceed to an alternate aerodrome in case of adverse weather conditions at Sochi AD.

#### **Radio communication failure after take-off and/or during climb to FL (ALT)**

In the event of radio communication failure after take-off (if communication with “Sochi-Radar” (“Sochi-Approach”) was not established), flight crew must:

1) При принятии решения о посадке на аэродроме Сочи:

а) при следовании на ОПРС LA:

- набирать по SID RNAV и сохранять высоту 10000 фт;

- после пролёта ОПРС LA выполнять левый разворот на KOGUL на высоте полёта 10000 фт;

- после пролёта KOGUL начать снижение с высоты 10000 фт и выполнить заход на посадку (по маршруту KOGUL – GOKIN – IF) в зависимости от работающей ВПП, указываемой в сообщении АТИС. При необходимости использовать зону ожидания над GOKIN на высоте 6000 фт;

б) при следовании на ADNET:

- набирать по SID RNAV и сохранять эшелон FL150;

- после пролёта ABUNI выполнить правый разворот на BINOL на эшелоне FL150 и STAR RNAV BINOL 1K или BINOL 1L (в зависимости от работающей ВПП посадки, передаваемой в сообщении АТИС);

- после пролёта PITOP начать снижение в зоне ожидания над PITOP с эшелона FL150 до высоты 6000 фт (при необходимости использовать зону ожидания над PITOP на высоте 6000 фт);

- после занятия высоты 6000 фт следовать прямо на IF и выполнить заход на посадку;

с) при следовании на IRGID:

- набирать по SID RNAV и сохранять эшелон FL150;

- после пролёта IRGID выполнить правый разворот на BINOL на эшелоне FL150 и STAR RNAV BINOL 1K или BINOL 1L (в зависимости от работающей ВПП посадки, передаваемой в сообщении АТИС);

- после пролёта PITOP начать снижение в зоне ожидания над PITOP с эшелона FL150 до высоты 6000 фт (при необходимости использовать зону ожидания над PITOP на высоте 6000 фт);

- после занятия высоты 6000 фт следовать прямо на IF и выполнить заход на посадку;

д) при следовании на BINOL:

- набирать по SID RNAV и сохранять эшелон FL150;

- после пролёта BINOL выполнить левый разворот на BINOL на эшелоне FL150 и STAR RNAV BINOL 1K или BINOL 1L (в зависимости от работающей ВПП посадки, передаваемой в сообщении АТИС);

- после пролёта PITOP начать снижение в зоне ожидания над PITOP с эшелона FL150 до высоты 6000 фт (при необходимости использовать зону ожидания над PITOP на высоте 6000 фт);

- после занятия высоты 6000 фт следовать прямо на IF и выполнить заход на посадку;

е) при следовании на TABAN:

- набирать по SID RNAV с максимальной вертикальной скоростью и сохранять высоту 10000 фт;

- после пролёта TABAN на высоте 10000 фт выполнить правый разворот со снижением на GOKIN до высоты 6000 фт;

- после пролёта GOKIN следовать прямо на IF (в зависимости от работающей ВПП посадки, передаваемой в сообщении АТИС) и выполнить заход на посадку (при необходимости использовать зону ожидания над GOKIN на высоте 6000 фт);

ф) при следовании на LAMET:

- набирать по SID RNAV с максимальной вертикальной скоростью и сохранять высоту 10000 фт;

- после пролёта LAMET на высоте 10000 фт выполнить левый разворот со снижением на GOKIN до высоты 6000 фт;

1) If a decision was taken to land at Sochi AD:

a) when proceeding to NDB LA:

- climb in accordance with RNAV SID maintaining ALT 10000 ft;

- after passing NDB LA turn LEFT to KOGUL at ALT 10000 ft;

- after passing KOGUL start descending from ALT 10000 ft and execute approach procedure (KOGUL – GOKIN – IF) depending on the active RWY specified in ATIS broadcast. Hold in the holding area over GOKIN at ALT 6000 ft, if required;

b) when proceeding to ADNET:

- climb in accordance with RNAV SID maintaining FL150;

- after passing ABUNI turn RIGHT to BINOL at FL150 and join RNAV STAR BINOL 1K or BINOL 1L (depending on the active RWY of landing specified in ATIS broadcast);

- after passing PITOP start descending from FL150 to ALT 6000 ft in the holding area over PITOP (hold in the holding area over PITOP at ALT 6000 ft, if required);

- having reached ALT 6000 ft, proceed directly to IF and execute approach procedure;

c) when proceeding to IRGID:

- climb in accordance with RNAV SID maintaining FL150;

- after passing IRGID turn RIGHT to BINOL at FL150 and join RNAV STAR BINOL 1K or BINOL 1L (depending on the active RWY of landing specified in ATIS broadcast);

- after passing PITOP start descending from FL150 to ALT 6000 ft in the holding area over PITOP (hold in the holding area over PITOP at ALT 6000 ft, if required);

- having reached ALT 6000 ft, proceed directly to IF and execute approach procedure;

d) when proceeding to BINOL:

- climb in accordance with RNAV SID maintaining FL150;

- after passing BINOL turn LEFT to BINOL at FL150 and join RNAV STAR BINOL 1K or BINOL 1L (depending on the active RWY of landing specified in ATIS broadcast);

- after passing PITOP start descending from FL150 to ALT 6000 ft in the holding area over PITOP (hold in the holding area over PITOP at ALT 6000 ft, if required);

- having reached ALT 6000 ft, proceed directly to IF and execute approach procedure.

e) when proceeding to TABAN:

- climb in accordance with RNAV SID maintaining ALT 10000 ft and maximum vertical speed;

- after passing TABAN at ALT 10000 ft turn RIGHT descending to GOKIN to ALT 6000 ft;

- after passing GOKIN proceed directly to IF (depending on the active RWY of landing specified in ATIS broadcast) and execute approach procedure (hold in the holding area over GOKIN at ALT 6000 ft, if required);

f) when proceeding to LAMET:

- climb in accordance with RNAV SID maintaining ALT 10000 ft and maximum vertical speed;

- after passing LAMET at ALT 10000 ft turn LEFT descending to GOKIN to ALT 6000 ft;

- после пролёта GOKIN следовать прямо на IF (в зависимости от работающей ВПП посадки, передаваемой в сообщении АТИС) и выполнить заход на посадку (при необходимости использовать зону ожидания над GOKIN на высоте 6000 фт).

2) При принятии решения следовать на аэродром назначения экипаж ВС продолжает набор эшелона FL200 по заданному SID RNAV, затем в течение 5 минут экипаж ВС сохраняет FL200 и следует по маршруту, указанному в плане полета, далее экипаж ВС набирает крейсерский эшелон в соответствии с планом полета.

При необходимости отступить от указанной процедуры экипажу необходимо установить код ответчика 7700.

#### **Отказ (потеря) радиосвязи при прибытии**

Если органом ОВД был назначен STAR, подтвержденный экипажем ВС, то ВС следует по назначенному STAR и выполняет заход на посадку.

Если STAR не был назначен или потеря радиосвязи произошла в процессе векторения, то экипаж ВС обязан:

- выйти на маршрут прибытия согласно плану полета ВС на последней заданной органом ОВД и подтвержденной высоте;

- выполнить STAR RNAV «Kilo» или «Lima» и заход на посадку (в зависимости от работающей ВПП посадки, передаваемой в сообщении АТИС);

- при уходе на второй круг продолжать выполнение полёта, максимально выдерживая маршрут и профиль схемы ухода на второй круг, и руководствоваться пунктом «Отказ (потеря) радиосвязи при уходе на второй круг».

При необходимости отступить от указанной процедуры экипажу необходимо установить код ответчика 7700.

#### **Отказ (потеря) радиосвязи при уходе на второй круг**

В случае отказа (потери) радиосвязи при уходе на второй круг экипаж ВС обязан:

- установить на приемоответчике код 7600;

- продолжить выполнение полёта по опубликованной схеме ухода на второй круг с набором высоты 6000 фт;

- выполнить полёт в зоне ожидания над P1TOP не менее 5 минут;

- при принятии решения о выполнении посадки установить на приемоответчике код 2000 (при необходимости выработать топливо) и выполнить опубликованную схему захода на посадку в зависимости от работающей ВПП посадки, передаваемой в сообщении АТИС;

- при принятии решения о следовании на запасной аэродром установить на приемоответчике код 7700, затем набрать эшелон согласно правилам полета при потере радиосвязи (после прохождения эшелона FL200 вновь установить на приемоответчике код 7600).

#### **Отказ (потеря) радиосвязи после входа в диспетчерский район Сочи**

Экипаж продолжает полет согласно плану полета.

В случаях, когда выполнить посадку на аэродроме Сочи не представляется возможным (по метеорологическим условиям или другим причинам), экипаж может продолжить полет на запасной аэродром в соответствии с планом полета.

#### **Отказ (потеря) радиосвязи при полетах по ПВП**

ВС, выполняющее полет ниже нижнего (безопасного) эшелона следует по плану до аэродрома первой посадки на ранее установленной органом ОВД высоте.

При отказе (потере) радиосвязи при вылете или прибытии в диспетчерскую зону аэродрома Сочи экипаж ВС обязан:

- after passing GOKIN proceed directly to IF (depending on the active RWY of landing specified in ATIS broadcast) and execute approach procedure (hold in the holding area over GOKIN at ALT 6000 ft, if required).

2) If a decision was taken to proceed to the destination aerodrome, flight crew shall continue to climb to FL200 in accordance with the assigned RNAV SID, then follow the flight route indicated in the flight plan maintaining FL200 for 5 minutes, after that, climb to the cruising level in accordance with the flight plan.

If deviation from the specified procedure is required, flight crew must set transponder to code 7700.

#### **Communication failure during arrival**

If STAR was assigned by the ATS unit and acknowledged by the flight crew, ACFT shall fly the assigned STAR and execute approach procedure.

If STAR was not assigned and ACFT that is being vectored experiences radio communication failure, flight crew must:

- join STAR in accordance with the flight plan at ALT last assigned by the ATS unit and acknowledged by the flight crew;

- fly RNAV STAR "Kilo" or "Lima" and execute approach procedure (depending on the active RWY of landing specified in ATIS broadcast);

- in the event of a missed approach, continue the flight maintaining flight route and profile of the missed approach procedure to the maximum extent in accordance with item "Communication failure during missed approach".

If deviation from the specified procedure is required, flight crew must set transponder to code 7700.

#### **Communication failure during missed approach**

In the event of radio communication failure during missed approach procedure, flight crew must:

- set SSR transponder to code 7600;

- continue the established missed approach procedure climbing to 6000 ft;

- hold over PITOP for at least 5 minutes;

- in case a decision to execute landing was taken – set SSR transponder to code 2000 (burn out fuel, if required) and execute approach in accordance with the established procedure depending on the active RWY of landing, specified in ATIS broadcast;

- in case a decision to proceed to the alternate aerodrome was taken – set SSR transponder to code 7700, then climb to the flight level prescribed by the established communication failure procedures (after passing FL200 set SSR transponder to code 7600).

#### **Radio communication failure after ACFT enters Sochi CTA**

Flight crew shall continue the flight in accordance with the flight plan.

If unable to land at Sochi AD (due to meteorological conditions or for other reasons), flight crew can proceed to an alternate aerodrome in accordance with the flight plan.

#### **Radio communication failure during VFR flights**

ACFT proceeding below the lower (safe) flight level shall continue the flight in accordance with the flight plan to the aerodrome of first landing at the altitude assigned earlier by the ATS unit.

If radio communication failure occurs, when ACFT leaves or enters Sochi CTR flight crew must:

- включить сигнал «Бедствие» и на ответчике установить код 7600;
- принять меры к восстановлению радиосвязи, используя аварийную частоту 121.500 МГц, резервную частоту 129.000 МГц, ВЧ-канал 5592 кГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- прослушивать на частоте ОПРС AD (365 кГц) информацию и указания диспетчера;
- при необходимости использовать мобильную связь (руководитель полетов АДЦ):
  - + 7 (918) 605-16-11,
  - + 7 (862) 241-98-20;
- войти в зону ожидания ABMIN на высоте 1000 фт, RINUN на высоте 4000 фт, DUKEZ на высоте 1000 фт;
- в течение 5 минут выполнить полет в зоне ожидания, после чего выполнить заход по ПВП и произвести посадку.

**Примечание:**

При отказе радиосвязи вход в диспетчерскую зону аэродрома Сочи без ответчика ЗАПРЕЩЕН.

**Действия при обнаружении несанкционированных полетов беспилотных воздушных судов (БВС) в диспетчерском районе Сочи**

Орган ОВД при получении информации о нахождении в его районе ответственности неопознанного беспилотного воздушного судна (БВС) выполняет оповещение в соответствии с согласованными правилами, включая оповещение полномочных органов противовоздушной обороны (ПВО).

Орган ОВД при получении информации о несанкционированном полете БВС в его районе ответственности (или при обнаружении БВС с помощью системы наблюдения) и получения от полномочных органов ПВО подтверждения факта полета БВС информирует об этом экипаж (экипажи) ВС.

Экипажу ВС после получения такой информации следует усилить осмотрительность, прекратить снижение, доложить органу ОВД об остатке топлива и готовности ухода на запасной аэродром, выполнять указания органа ОВД.

Экипажам ВС, выполняющим полет по ПВП на самолетах категории А или вертолетах, набрать нижний безопасный эшелон, доложить органу ОВД об остатке топлива и готовности ухода на запасной аэродром, выполнять указания органа ОВД.

При нахождении ВС на предпосадочной прямой экипажу выполнить процедуру ухода на второй круг, следовать указаниям органа ОВД.

Диспетчеру СДП усилить осмотрительность, постоянно вести наблюдение за зоной взлета и посадки.

**Процедуры полетов по ПВП**

При полетах по ПВП необходимо:

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

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

- предоставляется план полета;
- разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом ВС в диспетчерский район Сочи;
- сообщение о местоположении представляется в соответствии с п. 3.6.3 Приложения 2 ICAO;

- switch on distress signal ("MAYDAY") and set SSR transponder to code 7600;
- take measures to re-establish radio communication using emergency FREQ 121.500 MHz, reserve FREQ 129.000 MHz, HF-channel 5592 kHz, radio communication with other ACFT and ATS units;
- maintain a listening watch on NDB AD frequency (365 kHz) for information and controller's instructions;
- use mobile communication, if required (Flight Control Officer of the Aerodrome Control Centre):
  - +7 (918) 605-16-11,
  - +7 (862) 241-98-20;
- join holding area: ABMIN at ALT 1000 ft, RINUN at ALT 4000 ft, DUKEZ at ALT 1000 ft;
- hold for 5 minutes, after that execute approach under VFR and landing.

**Note:**

ACFT not equipped with SSR transponders experiencing radio communication failure are PROHIBITED to enter Sochi CTR.

**Actions in case of detection of unauthorized flight operations of Unmanned Aircraft in Sochi CTA**

In case of obtaining information about presence of an Unmanned Aircraft (hereinafter referred to as: UA) within the area of responsibility of ATS unit, the ATS unit shall make warning alert in accordance with the coordinated rules, including notification of the competent air defence authorities.

In case of obtaining information about unauthorized flight of an UA within the area of responsibility of ATS unit (or in case of UA detection by surveillance systems), and obtaining confirmation of UA flight from the air defence authority, the ATS unit shall inform flight crew(s) about it.

After obtaining such information, flight crew shall increase caution, stop descent, inform ATS unit about amount of fuel remaining and readiness to proceed to the alternate aerodrome and follow ATS unit instructions.

Flight crews of CAT A ACFT and HEL, operating VFR flights shall climb to the lowest safe flight level and inform ATS unit about amount of fuel remaining and readiness to proceed to the alternate aerodrome, and follow ATS unit instructions.

In case ACFT is on final, flight crew shall execute missed approach procedure and follow ATS unit instructions.

TWR controller should increase caution and continuously monitor the take-off and landing area.

**Procedures for VFR flights**

Requirements for flight operations under VFR:

- to maintain two-way radio communication;
- to obtain clearance of the relevant ATS unit;
- to report ACFT position, when required;
- to follow instructions of the ATS unit controllers.

Clearance for VFR flights is issued by the ATS unit under the following conditions, provided flight situation allows:

- a flight plan shall be submitted;
- ATS unit clearance must be obtained immediately before ACFT enters Sochi CTA;
- position report shall be submitted in accordance with para 3.6.3 of ICAO Annex 2;

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

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

- на установленной частоте поддерживается двусторонняя радиосвязь.

**Примечание:**

Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между ВС, выполняющими полеты по ППП и ПВП.

В случае попадания в метеоусловия, не соответствующие правилам полетов по ПВП, КВС запрашивает набор безопасной высоты полета у органа ОВД.

Зоны ожидания при полетах по ПВП указаны на картах прибытия по ПВП.

**Порядок выполнения полетов на вертолетах**

Руление или перемещение (руление по воздуху) на ВПП, вертолетную площадку с МС или с ВПП, вертолетной площадки на МС производится по установленным маршрутам руления для ВС на высоте до 30 фт.

Траектория полета при взлете и посадке не должна проходить над аэровокзальным и топливозаправочным комплексами, над стоянками ВС.

Вертолеты выполняют взлет/посадку с/на ВПП 02/20 и ВПП 06/24, посадочные площадки, а также с/на любой точки площади маневрирования с соблюдением требований воздушного законодательства Российской Федерации. Взлет и посадка вертолетов с/на ВПП могут осуществляться по-самолётному и по-вертолетному.

Для регулирования очередности заходов на посадку установлены зоны ожидания по ПВП (см. карты прибытия по ПВП): ABMIN, DUKEZ, OREL IZUMRUD, RINUN.

При выполнении захода с использованием ILS посадка осуществляется на ВПП.

Возможен одновременный заход на посадку на вертолетную площадку и ВПП при следующих условиях:

- метеорологическая видимость – 5 км и более, ВНГО – 300 м и более;

- экипажам ВС предоставляется информация о взаимном местоположении ВС;

- экипажи ВС докладывают о наличии визуального контакта между ВС;

- маршрут следования одного ВС не пересекает маршрут следования другого ВС;

- выдерживаются безопасные интервалы между ВС при полетах по ПВП.

Возможно одновременное использование нескольких вертолетных площадок при следующих условиях:

- метеорологическая видимость – 5 км и более, ВНГО – 300 м и более;

- экипажам ВС предоставляется информация о взаимном местоположении ВС;

- экипажи ВС докладывают о наличии визуального контакта между ВС;

- маршрут следования одного ВС не пересекает маршрут следования другого ВС;

- выдерживаются безопасные интервалы между ВС при полетах по ПВП.

**Уход на второй круг при полете по ПВП**

Если не поступило иных указаний от органа ОВД, в случае ухода на второй круг при заходе на ВПП 06 или ВПП 02 полет осуществляется в зону ожидания OREL IZUMRUD или RINUN.

- deviations from flight routes are permitted only, provided prior clearance for these deviations was obtained;

- flight shall be carried out with visual reference to the ground, otherwise the flight shall be carried out in accordance with instrument flight rules;

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

**Note:**

ATS unit clearance is intended only to provide separation between IFR and VFR flights.

In VMC less than the minimums prescribed for VFR flight, pilot-in-command shall request clearance to climb to safe flight ALT from the ATS unit.

Holding areas for ACFT, operating VFR flights, are indicated on VFR arrival charts.

**Helicopter flight operations**

HEL shall taxi or air taxi to the RWY, Helipad from stands, or from the RWY, Helipad to stands along the taxi routes established for ACFT at ALT up to 30 ft.

Take-off/landing flight paths must not require overflying the airport terminal and fuelling facilities, stands.

HEL shall take-off from/land on RWY 02/20 and RWY 06/24, Helipads and from/on any point on the manoeuvring area observing the requirements of the aviation legislation of the Russian Federation. Take-off and landing of helicopters from/on the RWY can be carried out as running and no-run.

VFR holding areas for helicopters are established to regulate approach sequence (see VFR ARRIVAL CHARTS): ABMIN, DUKEZ, OREL IZUMRUD, RINUN.

When HEL execute ILS approach, landing shall be carried out on the runway.

Simultaneous approaches to helipad and RWY are permitted, provided:

- meteorological visibility is 5 km or above and ceiling is 300 m or above;

- information about ACFT relative position is provided to flight crews;

- flight crews report establishing visual contact with other ACFT;

- ACFT approach paths do not intersect;

- safe intervals between ACFT are maintained over the course of VFR flights.

Simultaneous use of several Helipads is permitted, provided:

- meteorological visibility is 5 km or above and ceiling is 300 m or above;

- information about ACFT relative position is provided to flight crews;

- flight crews report establishing visual contact with other ACFT;

- ACFT approach paths do not intersect;

- safe intervals between ACFT are maintained over the course of VFR flights.

**Missed approach during VFR flight**

In the event of a missed approach over the course of approach to RWY 06 or RWY 02, ACFT shall proceed to the holding areas OREL IZUMRUD or RINUN, unless otherwise instructed by the ATS unit.

**Примечания:****1. Порядок обеспечения посадки в аварийных ситуациях**

Если неисправность шасси выявлена при подходе ВС к аэродрому или в случае сомнения экипажа ВС в его исправности, заход на посадку производить на ВПП 06. При неисправности шасси осуществить пролет над ВПП 06 на высоте 700 фт/(200) м для визуального осмотра с КДП.

После консультации со специалистами ИАС и органом ОВД принять решение о производстве посадки на ВПП 06 или уходе на запасной аэродром.

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

Орган ОВД оперативно информирует экипаж, когда:

а) видимость (минимальная из трех измеренных) улучшается и достигает или становится больше, или ухудшается и становится меньше одного или нескольких значений:

- 5000 м – при выполнении значительного числа полётов по ПВП;

- 5000 м, 3000 м, и менее – при работе только ОПРС;

- 3000 м, 2500 м, 2000 м, 1500 м, 1000 м, 800 м, 600 м.

б) дальность видимости на ВПП (RVR) улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее следующих значений:

- 2000 м, 1500 м, 1000 м, 800 м, 600 м, 350 м, 150 м.

с) высота нижней границы облаков, начиная с протяжённости FEW и более, (или вертикальная видимость) достигает или превышает, или ухудшается становится менее одного из следующих значений:

- 450 м - при обеспечении полётов по ПВП;

- 300 м, 210 м, 180 м, 150 м, 120 м, 90 м, 60 м, 30 м.

**3. ОВД ВС государственной авиации**

ОВД ВС государственной авиации, не имеющих возможности установить УКВ радиосвязь с органами ОВД на установленных частотах при полетах в диспетчерской зоне и диспетчерским районе Сочи, осуществляется на частоте 124.000 МГц после предварительного уведомления соответствующих органов ОВД.

При использовании ВС государственной авиации форсажа в процессе выполнения полета, им присваивается категория турбулентности в следе «тяжелые».

**4. Полетно-информационное ОВД**

Орган ОВД несет ответственность за своевременное доведение до экипажей ВС информации, при ее наличии, о метеорологических условиях на аэродроме, а при необходимости на аэродромах назначения, запасных и по маршруту (в районах) полета ВС, изменении эксплуатационного состояния навигационных средств, изменении состояния аэродрома, управляемых беспилотных аэростатах, опасности, создаваемой турбулентностью в следе или реактивной струей, о наличии в пределах диспетчерского района неблагоприятных атмосферных условий, а также любой другой информации, способной повлиять на безопасность полетов.

Метеорологические условия на аэродроме включаются в сообщение АТИС.

При сухой ВПП или коэффициенте сцепления 0.6 и более по всей длине ВПП расчетное сцепление не передается.

**Note:****1. Procedure for landing in emergency situations**

If flight crew identifies failure of ACFT landing gear (or has doubts about its operating condition) over the course of ACFT arrival to the AD, landing shall be carried out on RWY 06. If failure of ACFT landing gear occurs, ACFT shall make a low pass over RWY 06 at 700 ft/(200) m to allow Control Tower officials to assess landing gear condition/damage.

The decision on whether the ACFT shall land on RWY 06 or proceed to an alternate aerodrome shall be taken after consulting the technical and engineering service specialist and ATS unit.

**2. Criteria for indication of changes of RVR and height of cloud base (vertical visibility)**

ATS unit timely informs the flight crew, whenever changes occur in accordance with the following criteria:

a) visibility (the lowest visibility value among the three observed) improves and reaches or exceeds, or deteriorates and drops below one or several of the following values:

- 5000 m - in cases where significant numbers of flights are operated in accordance with the visual flight rules;

- 5000 m, 3000 m and below - when only NDB is operating;

- 3000 m, 2500 m, 2000 m, 1500 m, 1000 m, 800 m, 600 m.

b) RVR values improve and reach or exceed, or deteriorate and drop below the following values:

- 2000 m, 1500 m, 1000 m, 800 m, 600 m, 350 m, 150 m.

c) height of the lower cloud base, when the amount of a layer or mass of cloud is FEW or increasing (or vertical visibility) reaches or exceeds, or drops below one of the following values:

- 450 m - when providing VFR flights;

- 300 m, 210 m, 180 m, 150 m, 120 m, 90 m, 60 m, 30 m.

**3. Provision of ATS to state aviation ACFT**

ATS of state aviation ACFT unable to establish radio communication with ATS units on the prescribed VHF FREQ over the course of flight operations in Sochi CTR and CTA shall be provided on FREQ 124.000 MHz, after relevant ATS units are notified in advance.

State aviation ACFT that engage afterburner over the course of flight operations relate to category "Heavy" considering wake turbulence.

**4. Flight Information Service**

ATS unit is responsible for timely notifying flight crews about meteorological conditions at Sochi aerodrome and, if required, at destination, alternate, and en-route aerodromes, changes in availability/status of navigation aids, changes in condition of the aerodrome, presence of unmanned balloons, wake or jet turbulence hazard, adverse weather conditions in CTA and any other information that might affect safety of flight operations, if AVBL.

Information about meteorological conditions at the aerodrome is included in ATIS broadcast.

When RWY is dry or friction coefficient is 0.6 or above over the entire length of the RWY, calculated friction is not transmitted.

## 5. Порядок использования воздушного пространства

Полет воздушного судна выполняется в соответствии с планом полета, который подается пользователем воздушного пространства или его представителем в соответствующий орган ОВД в установленные сроки и адреса в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации. План полета предоставляется пользователем воздушного пространства для получения разрешения на использование воздушного пространства классов А и С, а также в целях уведомления органов ОВД при использовании воздушного пространства класса G. Сообщение о представленном плане полета (FPL) передается не ранее чем за 5 суток и не менее чем за 1 час до времени отправления.

Диспетчерское разрешение на буксировку, запуск и руление выдается экипажу на основании полученного разрешения на использование воздушного пространства (PLN) и на основании запроса командира ВС.

В поле 13 (аэродром и время вылета) указываются четырехбуквенное обозначение аэродрома вылета (представленного плана полета) и затем без пробела расчетное время отправления (уборки колодок) в часах и минутах (четырьмя цифрами). Для воздушных судов в качестве расчетного времени вылета с аэродромов гражданской авиации следует указывать планируемое время отправления с перрона (стоянки).

В случае задержки отправления воздушного судна более чем на 30 минут после того как наступит расчетное время уборки колодок, указанное в основных данных плана полета пользователь воздушного пространства или его представитель обязан отправить сообщение (DLA) но не позднее 2359 (UTC) планируемой даты вылета, в случае задержки вылета воздушного судна с переходом на следующие сутки пользователь воздушного пространства или его представитель должны отправить изменение в основные данные плана полета (CHG) с новой датой вылета в поле 22 представленного плана полета. На отправленные сообщения (DLA) и (CHG) пользователь воздушного пространства должен получить разрешение на использование воздушного пространства (PLN) от органов ОВД.

Если пользователь воздушного пространства запрашивает у органов ОВД разрешение на перенос времени отправления на более ранний срок, в этом случае он обязан отправить сообщение (CNL) на представленный план полета в органы ОВД, после этого оправить новый представленный план полета (FPL) согласно Табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации на более ранний срок. После этого пользователь воздушного пространства обязан получить новый (PLN) и действовать согласно указаниям органа ОВД.

## 5. Use of the airspace

ACFT flight shall be operated in accordance with the flight plan submitted by the airspace user or its representative to the appropriate ATS unit within the established time frame, to relevant addresses in accordance with ACFT Movement Messaging Manual of the Russian Federation. Flight plan shall be submitted by the airspace user to obtain clearance to operate in Class A and C airspace, and to notify ATS (Flight Control) units, if intended to use Class G airspace. FPL shall be filed not earlier than 5 days and not later than 1 hour before time of departure.

Clearance for tow, start-up and taxi operations is issued to the flight crew based on clearance to operate in the airspace (PLN), upon request of the pilot-in-command.

In Item 13 of the FPL (Departure Aerodrome and Time) the four-letter location indicator of the departure AD (according to FPL) is inserted, after that, without a space, the estimated time of departure (estimated off-block time (EOBT) in four figures (hours and minutes) is inserted. In the event of ACFT departure from a civil aviation aerodrome, it is required to indicate the intended time of departure from the apron (stand) as the estimated time of departure.

A DLA message shall be submitted, if ACFT departure is delayed for more than 30 minutes from the estimated off-block time indicated in the initial flight plan, but not later than 2359 (UTC) of the intended date of departure. When the flight is delayed past midnight, a message highlighting changes to the original flight plan (CHG) that includes the amended date of departure in Item 22 of the FPL shall be submitted by the airspace user or its representative. After submitting DLA and CHG messages, airspace user must obtain clearance to operate in the airspace (PLN) from the ATS units.

If the airspace user requests ATS unit to change time of departure to an earlier time, he must submit a CNL relating to the original FPL to the ATS unit, then submit a new FPL, containing indication of earlier time in accordance with the ACFT Movement Messaging Manual of the Russian Federation. After that, the airspace user must obtain a new PLN and follow the instructions of the ATS unit.

**УРСС АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ****1. Миграция птиц**

Орнитологическая обстановка в окрестностях района аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Сезонные миграции птиц происходят в марте-мае и в сентябре-ноябре, и могут сдвигаться в связи с изменением климатических и погодных условий.

Часть видов птиц осуществляет перелеты в ночное время суток. Птицы-парители пролетают над территорией аэродрома и в его окрестностях во второй половине дня. Стаи воробьиных птиц наблюдаются в течение дня, пики активности в утренние часы (0600-1100) и после полудня.

Диспетчер СДП осуществляет визуальное наблюдение за миграцией птиц в светлое время суток в секторах взлета, захода на посадку, на летной полосе и маршрутах руления.

Руководитель полетов (диспетчер) в случае опасной орнитологической обстановки:

- информирует экипажи о наличии птиц в секторах взлета и захода на посадку;
- при необходимости направляет ВС в зону ожидания.

Экипажам ВС после получения информации об опасной орнитологической обстановке следует усилить осмотрительность, при необходимости выполнить маневр обхода опасной зоны скопления птиц и включить посадочные фары, повысить контроль за параметрами работы двигателей (двигателя), при необходимости уйти на второй круг.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц не осуществляется.

Информация об орнитологической обстановке передается экипажам ВС по каналу АТИС.

**2. Изменение последовательности отправления ВС в зависимости от наземной, воздушной, метеорологической обстановки****Координация слотов**

Аэропорт Сочи является координируемым аэропортом 3-го уровня по классификации IATA.

Запрос, отмена и изменение параметра выполнения любого полета, должен быть представлен в Центр оперативного управления аэропортом (ЦОУА) формализованным сообщением SCR (Slot clearance request/reply) в соответствии с действующими стандартами IATA (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual) в следующие сроки:

- не позднее 1-го дня до планируемой даты регулярного (пассажирского/грузового) полета: ежедневно 0500-1600 UTC.

Информационное взаимодействие осуществлять по каналам связи:

- электронная почта: SLOT\_manager@aer.aero - международные/внутренние полеты;
- АФТН: УРССАПЦС;
- тел.: + 7 (862) 249-72-38.

Круглосуточно, для выполнения полетов всех видов авиaperевозок на этапе тактического (текущего) планирования полетов, по каналам связи:

- электронная почта: planning\_disp@aer.aero - международные/внутренние полеты;
- АФТН: УУССАПБФ;
- тел.: + 7 (862) 249-72-29.

**URSS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****1. Bird concentrations in the vicinity of the airport**

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. Seasonal bird migrations occur in March – May and in September – November, and can shift due to change of climate and weather conditions.

Certain bird species migrate at night. Hovering birds overfly the territory of the aerodrome and aerodrome environs in the second half of the day. Flocks of sparrows can be observed over the course of the day, peaks of activity occur in morning hours (0600-1100) and after midday.

TWR controller conducts visual observation of bird migration in daylight hours in take-off and approach sectors, on the RWY strip and taxi routes.

In case of hazardous ornithological situation the Flight Control Officer (controller):

- informs flight crews about presence of birds in take-off and approach sectors;
- instructs flight crews to join holding area.

After obtaining information about hazardous ornithological situation, flight crews should increase caution, if necessary, avoid dangerous area of bird concentration and switch on landing lights, enhance monitoring of engines (engine) performance, execute missed approach, if required.

Radar control of bird migration is not provided.

Information on the ornithological situation is broadcasted to flight crews via ATIS.

**2. Change of ACFT departure sequence depending on situation on the ground and in the air, weather conditions****Slot coordination**

Sochi airport is a Level 3 fully-coordinated airport according to IATA classification.

A request, a cancellation and a change of the parameter of any flight operation must be submitted to the Schedule coordination service in the form of a formalized message SCR (Slot clearance request/reply) in accordance with IATA standards (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual) within the following time frames:

- not later than one day before the planned date of a scheduled (passenger/cargo) flight: daily 0500-1600 UTC.

Communication via:

- e-mail: SLOT\_manager@aer.aero - international/domestic flights;
- AFTN: URSSAPCS;
- tel.: +7 (862) 249-72-38.

H24, for all types of flight operations, in the tactical AFTM phase, communication via:

- e-mail: planning\_disp@aer.aero - international/domestic flights;
- AFTN: URSSAPBF;
- tel.: +7 (862) 249-72-29.

Ежедневно, для выполнения полетов по всем видам авиаперевозок:

понедельник - четверг: 1400-0500 UTC;

пятница: после 1100 UTC;

выходные и праздничные дни РФ: круглосуточно.

Информационное взаимодействие осуществлять по каналам связи:

электронная почта: [planning\\_disp@aer.aero](mailto:planning_disp@aer.aero) - международные/внутренние полеты;

АФТН: УУССАПБФ;

тел.: +7 (862) 249-72-29.

Запросы, составленные с нарушением действующих стандартов IATA (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual), к рассмотрению не принимаются.

Полёты, не имеющие утвержденных слотов или не соответствующие утвержденным слотам, запрещаются.

В целях обеспечения пропускной способности системы ВПП на аэродроме Сочи, пользователям воздушного пространства (авиакомпаниям) планировать и обеспечивать выполнение полетов в соответствии с утвержденными слотами аэродрома.

1. Допускается отклонение расчетного времени прибытия ВС от утвержденного слота в диапазоне:

- +20/-20 минут для полетов продолжительностью не более 4 часов;

- +30/-30 минут для полетов продолжительностью более 4 часов.

2. При прогнозировании отклонения времени прибытия и/или отправления ВС от утвержденного слота, а также при изменении типа ВС, представитель пользователя воздушного пространства (авиакомпания) обязан согласовать с ЦОУА/Группой расписания новый слот на прибытие/отправление ВС до подачи FPL и своевременно обеспечить подачу FPL и связанных с ним стандартных сообщений в адреса, указанные в разделе ENR 1.11 настоящего АИП.

При подаче FPL на нерегулярные полеты указывать время утвержденного слота на прибытие в аэропорт Сочи.

Daily, for all types of flight operations:

MON-THU: 1400-0500 UTC;

FRI: after 1100 UTC;

SAT, SUN and HOL: H24.

Communication via:

e-mail: [planning\\_disp@aer.aero](mailto:planning_disp@aer.aero) - international/domestic flights;

AFTN: URSSAPBF;

tel.: +7 (862) 249-72-29.

Requests filed with violation of IATA standards (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual) are not accepted for consideration.

Flights without or not adhering to the approved slot time are PROHIBITED.

To ensure use of the available runway system capacity at Sochi AD, airspace users (airlines) should plan and provide flight operations in accordance with the allocated slots.

1. Deviation of ETA from the approved slot is permitted within the following limits:

- +20/-20 minutes for flights under 4 hours;

- +30/-30 minutes for flights over 4 hours.

2. If revision of arrival and/or departure time is expected, and when there is a change in ACFT type, representative of the airspace user (airline) must approve the new arrival/departure slot with the Schedule coordination service before submitting FPL and ensure timely submission of FPL and all related standard messages to the addresses indicated in ENR 1.11 section of AIP of Russia.

3. When submitting a FPL for non-scheduled flights, approved arrival slot at Sochi airport should be indicated.

**УРСС АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**  
**URSS AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 URSS-31 AD 2.1 URSS-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 02/20	AD 2.1 URSS-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 06/24	AD 2.1 URSS-34
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 URSS-39
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 URSS-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 URSS-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 URSS-57
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 02	AD 2.1 URSS-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 URSS-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 02, 06	AD 2.1 URSS-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 02, 06	AD 2.1 URSS-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z, LOC Z RWY 02	AD 2.1 URSS-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z, LOC Z RWY 06	AD 2.1 URSS-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y, LOC Y RWY 02	AD 2.1 URSS-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y, LOC Y RWY 06	AD 2.1 URSS-100
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 02	AD 2.1 URSS-101
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 06	AD 2.1 URSS-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 02	AD 2.1 URSS-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 06	AD 2.1 URSS-104
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 02, 06	AD 2.1 URSS-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 20	AD 2.1 URSS-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 24	AD 2.1 URSS-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 02	AD 2.1 URSS-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 06	AD 2.1 URSS-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 02	AD 2.1 URSS-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 06	AD 2.1 URSS-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP X RWY 02 (AR)	AD 2.1 URSS-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP X RWY 06 (AR)	AD 2.1 URSS-158
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP W RWY 02 (AR)	AD 2.1 URSS-159
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP W RWY 06 (AR)	AD 2.1 URSS-160
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP Z RWY 02	AD 2.1 URSS-161
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP Z RWY 06	AD 2.1 URSS-162
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP Y RWY 02	AD 2.1 URSS-163
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP Y RWY 06	AD 2.1 URSS-164
VFR Departure Chart RWY 02	AD 2.1 URSS-205
VFR Departure Chart RWY 20	AD 2.1 URSS-206
VFR Departure Chart RWY 06	AD 2.1 URSS-207
VFR Departure Chart RWY 24	AD 2.1 URSS-208
VFR Arrival Chart RWY 02	AD 2.1 URSS-213
VFR Arrival Chart RWY 20	AD 2.1 URSS-214
VFR Arrival Chart RWY 06	AD 2.1 URSS-215
VFR Arrival Chart RWY 06	AD 2.1 URSS-216
VFR Arrival Chart RWY 24	AD 2.1 URSS-217